
DOF
CA1
YS
S26F



DOCUMENTS DE LA SESSION



VOLUME 11

CINQUIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1895



VOLUME XXVIII.

☞ Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA

CINQUIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT, 1895.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

A

Accise 7
Affaires indiennes, rapport annuel 14
Agriculture, rapport annuel 8
Annuaire statistique ....(p.i.) 43
Anglo-Canadienne—Compagnie de prêts et de placements ....(p.i.) 38
Antilles, steamers aux ....(p.i.) 75, 88
Archives canadiennes 8b
Articles importés des E.-U., par le gouvernement ....(p.i.) 45
Association canadienne de secours mutuels.(p.i.) 79
Assurances, compagnies d' 4a, 4b
Assurances, rapport annuel 4
Assurances du service civil ....(p.i.) 44
Auditeur général, rapport annuel de l' 1

B

Baie des Chaleurs, scandale de la ....(p.i.) 105
Baie-d'Hudson, chemin de fer de la ....(p.i.) 30d
Banques chartées 3
Banques d'épargnes ....(p.i.) 37, 67
Banques, soldes non réclamés dans les 3a
Bateaux à vapeur, inspection des 11c
Beauharnois, canal de ....(p.i.) 84
Bétail canadien, interdiction du ....(p.i.) 41, 41a
Bétail canadien, interdiction de l'entrée du 8e
Bétail, tarifs de fret sur le 11b
Bétail du Montana ....(p.i.) 40
Beurre et fromage (1894) 8h
Bibliothèque du Parlement, rapport annuel 17
Bouée à cloche ....(p.i.) 80
Boyd, Nathaniel ....(p.i.) 91
Bureau de la Trésorerie, appels de décisions 1a
Budget 2

C

Canal de la Trent ....(p.i.) 87
Canal Welland ....(p.i.) 104
Cap-Breton, chemin de fer du ....(p.i.) 102
Cap Traverse et Cap Tourmente ....(p.i.) 62
Charlebois, M. ....(p.i.) 59
Chemin Duvar, I.P.-E ....(p.i.) 93
Chemins de fer et canaux, rapport annuel 10
Chemins de fer, subventions aux ....(p.i.) 57
Colombie-Britan., pénitencier de la.(p.i.) 47, 47a, 47b
Colons dans le district de Calgary ....(p.i.) 29
Colons dans le Manitoba et les T.N.-O ....(p.i.) 99
Colporteurs juifs ....(p.i.) 52
Commerce, rapport annuel 5
Commerce et navigation, rapport annuel 6
Commissions aux officiers publics 32
Commission géologique, rapport annuel 13a
Commission des tarifs de chemins de fer 39
Compagnie de prêts et de placements anglo-canadienne ....(p.i.) 38
Comptes publics, rapport annuel 2
Concessions de terres ....(p.i.) 51
Coupes de bois ....(p.i.) 69

D

Départements, rapports des ....(p.i.) 34
Distillerie Carling ....(p.i.) 78
Dividendes impayés dans les banques 3a
Diverses dépenses imprévues ....(p.i.) 25
Droits d'auteur, lois sur les 81
Droits de douanes ....(p.i.) 96
Droits de quaiage ....(p.i.) 97

E

Echiquier, règles de la cour d'............(p.i.) 86
Education des enfants sauvages...........(p.i) 27
Etats-Unis, journ. affranchis venant des..(p.i.) 85
Exportations et importations............(p.i.) 50

F

Falsification des substances alimentaires...... 7b
Fer en gueuse................................ 42, 42a
Ferme expérimentale, rapports sur la.....(p.i.) 71
Fermes expérimentales, rapport annuel...... 8c
Ficelle à lier........................ .... (p.i.) 53, 53a
Fitzsimmons, James.. ....(p.i.) 47
Fleming, William........................(p.i.) 91
France, traité avec la 89
Frédéricton et Sainte-Marie, Compagnie du pont de chemin de fer.......... ....(p.i.) 54, 54a
Fromageries, I.P.-E.....................(p.i.) 64
Fort-William, inspection du blé à ....(p.i.) 63

G

Garanties et obligations......... . . .(p.i.) 33
Gouverneur général, mandats du........(p.i.) 22

I

Ile Little-Hope........... .... (p.i.) 80
Ile du Prince-Edouard :
Bateaux d'hiver........ .. ..(p.i. 62
Chemins de fer ....(p.i.) 103, 103a
Fromageries ....(p.i.) 64
Importations des Etats-Unis ....(p.i.) 45
Importations et exportations.... .. . ... (p.i) 50
Impressions publiques........... ......(p.i.) 60
Impressions publiques et papeterie.. . ... 16c
Industries mécaniques et manufacturières..... 8d
Inspection des bateaux à vapeur.............. 11c
Interdiction du bétail canadien 8e
Interdiction du bétail canadien..........(p.i.) 41a
Intérieur, rapport annuel....... 13

J

Jetée Morden ....(p.i.) 58
Jonction de Pontiac au Pacifique, chemin de fer de......... .... ,...(p.i.) 66, 66a
Journaux affranchis venant des E.-U....(p.i.) 85
Journaux sur les chem. de fer, vente des. (p.i.) 46
Justice, rapport annuel........................ 18

K

Kentville, édifice public à...............(p.i.) 72
Kingston, pénitencier de...... ....(p.i.)53, 53a

L

Licences aux navires de pêche des E.-U...(p.i.) 30b
Liverpool, N.-E......... ....(p.i.) 55
Livres bleus.......... ....(p.i.) 34
Loiselle, B ....(p.i.) 92, 92a
London, manufacturiers de ....(p.i.) 61

M

Main-d'œuvre étrangère.... ....(p i.) 77
Mandats du gouverneur général..........(p.i.) 22
Manitoba, écoles du. 20, 20a, 20b, 20c, 20d, 20f
Manufactures dans la Nouvelle-Ecosse. (p.i,) 61a, 61b, 61c, 61d, 61e
Marine et pêcheries, rapport annuel 11
Milice et défense, rapport annuel 19
Mille-Iles 70
Montréal, commissaires du havre de.... (p.i.) 101
Morris, Manitoba . ... (p.i.) 90

N

Nouvelle-Ecosse, manufactures de la... (p.i.) 61a, 61b, 61c, 61d, 61e

O

Obligations et garanties .. . .(p.i.) 33
Officiers publics, commissions aux......... ... 32
Ordonnance n° 22 des T.N.-O............(p.i.) 30e

P

Pacifique canadien, chemin de fer du :
Affaires avec le départ. de l'intérieur.. (p.i.) 35
Terres vendues par le .... (p.i.) 35a
Péages, perceptions des.. . .. . (p i.) 74
Pêche, primes de .. ..(p.i.) 30e
Pêcheries, rapport annuel. 11a
Pensions du service civil...............(p.i.) 24, 31
Perceptions des péages........... . .....(p.i. 74
Pétitions des conseils municipaux.... ..(p i) 28
Picard vs Picard.............. .....(p.i.) 65
Pilotage obligatoire....... ....(p.i.) 49
Poids, mesures et gaz 7a
Police à cheval du Nord-Ouest..... 15
Police féderale, rapport sur la.. . .....(p.i.) 26
Portage-la-Prairie.. . ...(p.i.) 95
Postes, rapport annuel....... 12
Puizé, L.T............................(p.i.) 68

Q

Québec, artillerie de place de.... . . ...(p.i.) 73
Québec et Lac-Saint-Jean, ch. de fer......(p.i.) 83
Quaiage, droits de...... ....(p.i.) 97

R

Recensement, renseignements sur le..(p.i.) 61, 61a, 61b, 61c, 61d, 61e, 61f
Règles de la cour de l'échiquier..........(p.i.) 86
Réserves des sauvages, bois sur les......(p i.) 69
Revenu de l'interieur, rapport annuel......... 7, 7a
Richesse forestière du Canada..... ... . 8a
Rivière des Habitants, N.-E............. ... 56
Rivière Richelieu.... .... (p.i.) 98

S

Saint-Laurent et Adirondack, chemin de fer du....(p.i.) 36
Secrétaire d'Etat, rapport annuel du.... 16
Service civil, Acte d'assurance du....(p.i.) 44
Service civil, conseil des examinateurs.... 16b
Service civil, liste du.... 13a
Service civil, nominations dans le....(p.i.) 94
Service civil, pensions du....(p.i.) 24
Statistique criminelle.... 8f
Steamers aux Antilles....(p.i.) 75, 88
Steamer *Stanley*....(p.i.) 82
Substances alimentaires, falsification des.... 7b
Subventions aux chemins de fer....(p.i.) 57

T

Terreneuve, union avec.... 48
Terres, concessions de....(p.i.) 51
Terres fédérales....(p.i.) 30, 30a

T

Tignish, havre de....(p.i.) 97
Trafic des liqueurs, commission royale sur le.... 21
Trafic des liqueurs, dépenses de la commission royale sur le....(p.i.) 76
Traité avec la France.... 89
Travaux publics, rapport annuel.... 9
Trent, canal de la....(p.i.) 87

V

Vieille distillerie Carling....(p.i.) 78
Volailles et œufs (1894).... 8i

W

Welland, canal....(p.i.) 104

Y

Yarmouth, barre de....(p.i.) 100

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnés ou non.

VOLUME D.

Recensement du Canada, 1890-91. Quatrième volume.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 1.

1. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes de crédits, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 9 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

1*a*. Rapport du Bureau de la Trésorerie, jugements sur les appels de la décision de l'auditeur général entre les sessions 1894 et 1895. Présenté le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1894 ; présentés le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster. 2*a*. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1896, présenté le 29 avril 1895. 2*b*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1895, présenté le 21 mai 1895. 2*c*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1896, présenté le 12 juillet 1895................*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

3. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, au 31 décembre 1894.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

3*a*. Rapport des dividendes restant impayés et des montants ou balances non réclamés depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1894, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 4 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster...........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a*. Sommaire préliminaire des affaires des compagnies d'assurances sur la vie faisant affaires en Canada, pour l'année civile 1894. Présenté le 20 juin 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*b*. Analyse des rapports des compagnies d'assurances en Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1894. Présentée le 30 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerce pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 8 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster.......*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6. Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présentés le 22 avril 1895, par l'honorable N. C. Wallace.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 5.

7. Revenus de l'intérieur. Rapport sur l'accise, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'hon. J. F. Wood....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7*a*. Revenus de l'intérieur. Rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable J. F. Wood.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7*b*. Revenus de l'intérieur. Falsification des substances alimentaires, 1894.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8. Rapport du ministre de l'Agriculture pour l'année civile 1894. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague...................... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*a*. Rapport sur la richesse forestière du Canada. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 6.

8*b*. Rapport sur les archives du Canada, 1895...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*c*. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour l'année 1894. Présenté le 4 juin 1895, par l'hon. W. H. Montague. ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*d*. Industries mécaniques et manufacturières du Canada, par groupes. Rapport spécial du recensement. Présenté le 20 juin 1895, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8*e*. Papiers adressés au ministre de l'Agriculture au sujet de l'interdiction de l'entrée des bestiaux du Canada, par le *Board of Agriculture*, année 1894. Présentés le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague ....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

8*f*. Statistique criminelle pour l'année 1894.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

8*h*. (1894). Rapport spécial sur le beurre et le fromage. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague.......................*Imprimé dans le volume 7 des documents de la session de 1894.*

8*i*. (1894). Rapport spécial sur les volailles et les œufs, pour l'année 1893. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague.............*Imprimé dans le volume 7 des documents de la session de 1894.*

VOLUME 7.

9. Rapport annuel du ministre des Travaux Publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 30 mai 1895, par l'honorable J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice 1893-94. Présenté le 2 mai 1895, par l'honorable J. G. Haggart.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8.

11. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour 1894—Marine. Présenté le 9 mai 1895, par l'honorable J. Costigan...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*a*. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1893-94—Pêcheries. Présenté le 12 juin 1895, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 8—*Fin.*

11*b*. Rapport du commissaire sur les tarifs de transport du bétail, du port de Montréal aux ports de l'Europe..................................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*c*. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1894......................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 29 mai 1895, par sir Adolphe Caron............*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 9.

13. Rapport annuel du département de l'Intérieur, pour 1894. Présenté le 15 mai 1895, par l'honorable T. M. Daly............................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13*a*. Rapport sommaire de la Commission géologique, pour l'année 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

14. Rapport annuel du départment des Affaires indiennes, pour l'année terminée le 31 décembre 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1894. Présenté le 18 juin 1895, par l'honorabie G. E. Foster....... ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 10.

16. Rapport du secrétaire d'État du Canada, pour l'année civile 1894. Présenté le 9 juillet 1895, par l'honorable W. H. Montague.......... .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*a*. Liste du service civil, 1894. Présentée le 24 avril 1895, par l'honorable W. H. Montague.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

16*b*. Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année 1894. Présenté le 13 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*c*. Rapport annuel du département des impressions et de la papeterie publiques, pour l'année terminée le 30 juin 1894, avec un rapport partiel sur ces services pendant le dernier semestre de 1894. Présenté le 24 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour l'année 1894. Présenté le 18 avril 1895, par M. l'Orateur.....................................*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

18. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894. Présenté le 20 mai 1895, par l'hon. J. J. Curran.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 6 mai 1895, par l'hon. A. R. Dickey.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20. Jugement des lords du comité judiciaire du Conseil privé impérial sur la question des écoles du Manitoba et l'arrêté du conseil impérial basé sur le dit jugement, avec les procédures devant le Conseil privé de la reine pour le Canada et l'arrêté réparateur du gouverneur général en conseil. Présenté le 22 avril 1895, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20*a*. "La cause des écoles du Manitoba, 1894", étant un rapport des procédures devant le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté sur la question des écoles du Manitoba, édité pour le gouvernement canadien par les avocats des appelants à Londres.

20*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895, demandant copie de toutes décisions des cours du Manitoba, de la cour suprême du Canada et du comité judiciaire du Conseil privé, concernant la constitutionnalité de l'Acte des écoles du Manitoba de 1890, ou concernant les droits de toute minorité de la population

VOLUME 10—*Fin.*

du Manitoba aux termes du dit acte ou contrairement à ses dispositions. Aussi, des copies ou déclarations concernant toute législation par la législature du Manitoba ou décision prise par le gouvernement de cette province au sujet de la question de ses écoles subséquemment à l'Acte des écoles de 1890, qui sont actuellement à la connaissance du Conseil privé du Canada ou en sa possession. Aussi, minutes des plaidoiries et procédures devant le Conseil privé du Canada concernant la demande de mesures réparatrices ou d'intervention quelconque des autorités fédérales au sujet des lois scolaires du Manitoba. Aussi, copie de tous ordres émis ou décisions prises par le Conseil privé du Canada concernant ces lois, et de tous autres papiers ou correspondance d'une nature officielle se rapportant à la dite question des écoles du Manitoba. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Charlton*....................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

20c. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895, demandant : 1. Copie de l'appel de la minorité catholique romaine du Manitoba au sujet de l'abolition de ses écoles. 2. Copie du cas soumis à la cour suprême du Canada, et copie de la cause et de la décision de la cour. 3. Copie de l'appel de la décision de la cour suprême porté devant le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté, et copie de la cause et de la décision donnée à ce sujet. 4. Copie de toutes pétitions de la part de la minorité catholique romaine du Manitoba au soutien de sa demande. 5. Copie de la cause en appel portée devant le Conseil privé du Canada. 6. Copie de tous ordres en conseil à ce sujet. 7. Copie de l'arrêté réparateur. 8. Copie de toute correspondance officielle à ce sujet. Présentée le 29 mai 1895.—*M. LaRivière*................ *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

20d. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895, demandant : 1° Copie de toutes requêtes demandant le désaveu de l'Acte du Manitoba, 57 Vict., chap. 28 (1894), intitulé : *An Act to amend the Public Schools' Act.* 2° Copie de tout arrêté en conseil au sujet de telles requêtes. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Beausoleil*................ ....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

20e. Mémoire de l'Assemblée législative de la province du Manitoba en réponse à l'arrêté réparateur du 21 mars 1895. Présenté le 11 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20f. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 juillet 1895, demandant copie de l'ordre en conseil communiquant à Son Honneur le lieutenant-gouverneur du Manitoba, pour l'information de son gouvernement et de la législature du Manitoba, la pétition et les représentations de Leurs Grandeurs les archevêques et évêques canadiens, présentées au Sénat pendant la session dernière au sujet de la législation scolaire du Manitoba ; copie de la réponse du gouvernement du Manitoba au dit ordre en conseil ; et aussi, copie de toute correspondance sur ce sujet entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Manitoba. Présentée le 15 juillet 1895. *L'honorable M. Bernier*......... ......*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 11.

21. Rapport de la commission royale au sujet du trafic des liqueurs au Canada, avec la preuve. Présenté le 24 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

22. Relevé des mandats émis par le gouverneur général à compte de l'exercice 1894-95, conformément à l'Acte du revenu consolidé et de l'audition. Présenté le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.. *Pas imprimé.*

23. Rapport sur les jugements du conseil de la Trésorerie. *Voir n° 1a.*

24. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et l'emploi de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et les appointements du nouveau titulaire durant l'année terminée le 31 décembre 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Pas imprimé.

25. Etat des dépenses faites à compte de frais divers imprévus, depuis le 1er juillet 1894 jusqu'à date. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster ....*Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

26. Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1894, conformément à l'article 5, chap. 184 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 25 avril 1895, par l'honorable J. Costigan.... *Pas imprimé.*

27. Règlements sur l'éducation des enfants sauvages, conformément à l'article 12, chap. 32, 57-58 Victoria. Présentés le 25 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly.............. ......*Pas imprimés.*

28. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 24 avril 1895,—pétitions présentées au parlement pendant les deux dernières sessions, et jusqu'à la date du dit état, par des conseils municipaux, demandant la passation de mesures législatives pour obtenir un meilleur drainage sur les voies ferrées, donnant la date de leur présentation, le nom de ceux qui les ont présentées, et copie de chaque formule de pétition, avec les noms des municipalités qui les ont envoyées. Présentée le 29 avril 1895.—*M. Casey*.................. ....*Pas imprimée.*

29. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 7 mai 1894. Etat du nombre de colons amenés du Dakota dans le district de Yorkton et de Saltcoats, et de Chicago et des Etats de Washington, Idaho et Orégon, dans le district de Calgary, la nationalité de ces colons, le coût pour les faire venir, et le nombre y restant encore et leur occupation. Présentée le 29 avril 1895.—*M. Martin*.... ... .*Pas imprimée.*

30. Arrêtés du conseil, en conformité du paragraphe (*d*) de l'article 38 des règlements relatifs à l'arpentage, l'administration, la concession et la gestion des terres fédérales comprises dans la zone de 40 milles de chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 1er mai 1895, par l'honorable T. M. Daly..... ....*Pas imprimés.*

30*a*. Rapport des ordres en conseil de 1894, conformément à l'article 91 de l'Acte des terres fédérales, ch. 54 des Statuts revisés du Canada,—et à l'article 46 du chapitre 30, 57-58 Vic., 1894, "Acte d'irrigation du Nord-Ouest", en ce qui concerne l'ordre en conseil du 11 octobre 1894. Présenté le 1er mai 1895, par l'honorable T. M. Daly.. ....*Pas imprimé.*

30*b*. Copie d'un arrêté en conseil du 10 janvier 1895, à l'effet de continuer pendant l'année courante la délivrance de permis aux navires de pêche des Etats-Unis d'entrer dans tous les ports de la côte de l'Atlantique pour y acheter de la boitte, etc. Présentée le 2 mai 1895, par l'honorable J. Costigan. *Pas imprimée.*

30*c*. Réponse à une adrese de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 avril 1895. 1° Copie de toutes requêtes, correspondance et documents protestant contre l'ordonnance des Territoires du Nord-Ouest n° 22, sanctionnée à Régina le 31 décembre 1892 ; 2° Copie de tout arrêté en conseil, correspondance et documents expédiés au lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest au sujet de la dite ordonnance et de son amendement. Présentée le 3 mai 1895.—*M. Beausoleil*..... ....*Pas imprimée.*

30*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes en date du 26 avril 1895. Copie de tous ordres en conseil accordant ou promettant de l'aide à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, et de tous rapports et correspondance à ce sujet. Présentée le 3 mai 1895.—*M. Laurier.* *Pas imprimée.*

30*e*. Etat des paiements des primes de pêche, pendant l'année 1893-94, pour être soumis au parlement en vertu du chap. 96 des Statuts revisés. Présenté le 9 mai 1895, par l'honorable J. Costigan. *Pas imprimé.*

31. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 26 avril 1895. Etat donnant les noms des diverses personnes mises à la retraite du 31 décembre 1894 au 1er avril 1895 ; le chiffre de la pension donnée à chacune ; le nombre de leurs années de service ; leur âge lors de leur mise à la retraite, et le nombre d'années, s'il en est, ajoutés à leur temps de service. Présentée le 3 mai 1895.—*M. McMullen* .... *Pas imprimée.*

32. Liste des employés publics à qui il a été délivré des commissions en vertu du chapitre 19 des Statuts revisés du Canada, durant l'année 1894. Présentée le 3 mai 1895, par l'honorable W. H. Montague. *Imprimée dans le n° 16.*

33. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le dernier relevé de 1894, soumis au Parlement du Canada, en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts revisés du Canada. Présenté le 3 mai 1895, par l'honorable W. H. Montague............................ ....*Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

34. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les diverses dates auxquelles les comptes publics, les tableaux du commerce et de la navigation et le rapport de l'Auditeur général ont été prêts à être distribués aux membres du Sénat et de la Chambre des communes, chacune des années de 1888 à 1895, inclusivement. Présentée le 6 mai 1895.—*M. Charlton* .... *Pas imprimée.*

35. Rapport en réponse à une résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle a été fournie par le département de l'Intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Présenté le 6 mai 1895, par l'honorable T. M. Daly.......... *Pas imprimé.*

35*a*. Liste de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien depuis le 1er octobre 1893 jusqu'au 1er octobre 1894. Présentée le 11 juin 1895, par l'honorable T. M. Daly.......... *Pas imprimée.*

36. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat indiquant le montant des deniers donnés à titre de subventions à la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack. Présentée le 7 mai 1895.—*M. Bergeron*.......... *Pas imprimée.*

37. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat indiquant le montant brut des sommes déposées dans chacune des banques d'épargnes du gouvernement, y compris les caisses d'épargne des bureaux de poste, à la date du 1er avril 1895. Présentée le 9 mai 1895.—*M. McMullen*.......... *Pas imprimée.*

38. Etat des affaires de la Compagnie de prêts et de placements Anglo-Canadienne pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894 ; aussi une liste des actionnaires au 31 décembre 1894. Présentée le 22 avril 1895, par M. l'Orateur .... *Pas imprimée.*

39. Rapport de la commission des tarifs de chemins de fer, en date du 7 mai 1895. Présenté le 10 mai 1895, par l'honorable J. G. Haggart .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

40. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 avril 1895,—Copie de tous rapports, lettres, télégrammes ou autres communications échangés, depuis le 1er janvier 1893, entre Donald McCauley ou aucun agent du gouvernement ou aucune autre personne dans le district d'Alberta et le gouvernement ou aucun de ses membres, officiers ou employés, au sujet de l'entrée du bétail du Montana en Canada. Présentée le 10 mai 1895.—*M. Mulock*.......... *Pas imprimée.*

41. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 23 avril 1894,—Copie de toutes lettres, dépêches et correspondance échangées entre le gouvernement et le haut commissaire du Canada au sujet de la levée de l'embargo mis sur le bétail canadien entrant dans des ports anglais. Présentée le 10 mai 1895.—*M. McMullen*.. *Pas imprimée.*

41*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes dépêches, lettres ou autres communications échangées entre les autorités impériales et le gouvernement du Canada depuis le 1er juillet 1892, au sujet de l'interdiction des bestiaux canadiens dans les ports de la Grande-Bretagne, ou de la levée de cette interdiction. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Mulock*.......... *Pas imprimée.*

42. Relevé des montants payés à titre de réclamations pour primes sur le fer en gueuse fabriqué au Canada, du 4 avril 1894 au 4 avril 1895. Présenté le 13 mai 1895, par l'honorable N. C. Wallace. *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

42*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant les divers montants payés comme primes à la fabrication du fer en gueuse en Canada avec du minerai canadien, les quantités fabriquées, les noms des personnes qui ont reçu ces primes, et tous autres détails de nature à faire connaître le résultat produit par ces primes, depuis la date du dernier état ; aussi, un état similaire quant aux primes payées sous l'empire de l'Acte de 1894, 57-58 Vic., chap. 9, sur les barres de fer puddlé et sur les billettes d'acier. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Edgar*.......... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie des instructions données à l'imprimeur de la reine et au chef des statistiques du Canada concernant le nombre d'exemplaires de la dernière édition de l'Annuaire des statistiques à imprimer, et la manière de les distribuer aux membres de cette Chambre et autres personnes. Présentée le 14 mai 1895.—*M. Casey*.......... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

44. Relevé conforme à l'article 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1894. Présentée le 15 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster...... ....*Pas imprimée.*

45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Etat donnant la liste et la valeur totale de tous les articles importés des Etats-Unis au cours du dernier exercice pour servir au gouvernement dans le service public ; et aussi, la valeur de chacun des dits articles. Présentée le 15 mai 1895.—*M. Landerkin*.............................*Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie de tous documents, lettres, contrats, etc., concernant la vente des journaux sur l'Intercolonial, passés ou échangés entre le *Canada Railway News Company*, de Montréal, et le gouvernement, pour les années 1892-93, 1893-94 et 1894-95. Présentée le 16 mai 1895.—*M. Choquette*.............*Pas imprimée.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de la correspondance avec le ministère de la justice concernant la réinstallation de James Fitzsimmons comme sous-préfet du pénitencier de la Colombie anglaise. Présentée le 17 mai 1895.—*M. Corbould* *Pas imprimée.*

47a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—1. Copie des instructions données à Son Honneur le juge Drake, en 1894, au sujet de l'enquête sur l'administration du pénitencier de la Colombie anglaise. 2. Copie de la preuve faite à ce sujet devant la commission royale exercée par le dit juge Drake en 1894. 3. Copie du rapport du dit juge Drake au sujet de cette enquête. Présentée le 22 mai 1895. *M. Corbould*.............................*Pas imprimée.*

47b. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 juin 1895, demandant les pièces suivantes mentionnées dans le rapport de M. le juge Drake, sur le pénitencier de la Colombie Britannique, savoir : les lettres cotées 1, 2, 3, 4 et 5 ; les chèques cotés A. B. C.; et la lettre du révérend M. Morgan, cotée E. Présentée le 2 juillet 1895.—*L'honorable M. McInnes (Victoria)*.............................*Pas imprimée.*

48. Procès-verbaux de la récente conférence entre les représentants du gouvernement du Canada et de celui de Terreneuve concernant l'union de Terreneuve, avec copie des documents s'y rapportant. Présentés le 21 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimés pour les documents de la session seulement.

49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895—Copie de toute correspondance échangée entre les examinateurs des pilotes du comté de Bonaventure et le département de la marine et des pêcheries depuis 1890, et copie des pétitions adressées au dit département par les habitants du dit comté concernant le pilotage compulsoire. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Fauvel*.............................*Pas imprimée.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette* des exportations et importations du 1er juillet 1894 au 1er avril 1895, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays ; et des états comparatifs du 1er juillet 1893 au 1er avril 1894. Présentée le 22 mai 1895.—*Sir Richard Cartwright*.............................*Pas imprimée.*

51. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mars 1894,—Rapport indiquant la quantité de terres concédées à même les terres publiques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest depuis le 1er janvier 1880, à des dénominations, sectes ou corporations religieuses, et à des églises, avec la date de chaque concession, son étendue, et le nom de la dénomination, secte, corporation ou église à laquelle chacune de ces concessions a été faite. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Charlton*.............................*Pas imprimée.*

52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1895,—Copie de toute correspondance entre le département de l'intérieur et M. Schomacker, le rév. T. D. Phillips, M. P. F. Daly, le capitaine Holmes, la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et toutes autres personnes; et aussi, copie de tous rapports reçus par ce département de quelques-uns de ses agents, ou autres personnes ; concernant le transport d'un certain nombre de colporteurs juifs de Chicago à Calgary, dans l'intention de les établir sur des fermes dans les environs de Calgary, tel que mentionné dans une lettre en date du 29 décembre 1894, signée L. M. Fortier, adressée à l'éditeur du *Free Press* de Winnipeg et publiée par ce journal le 4 janvier 1895 ; aussi, état indiquant ce qu'il est advenu de ces colporteurs juifs, et combien d'entre eux ont été emprisonnés dans la prison de Calgary et pour quelles offenses. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Martin*.........*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

53. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun département ou officier et M. Connor, pour la fourniture d'outillage ou matériel d'aucune sorte pour la fabrication de la ficelle à lier dans le pénitencier de Kingston, et de tous contrats faits entre lui et le gouvernement pour cette fourniture. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Mulock* ....*Pas imprimée.*

53*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant,—1. La quantité de ficelle à lier manufacturée au pénitencier de Kingston, en 1894; 2. A qui les ventes ont été faites, et le bénéfice, par livre, réalisé par le gouvernement. Présentée le 3 juillet 1895.—*M. Grieve*..................................*Pas imprimée.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1895,—Etat donnant les sommes d'argent perçues pour taxes, honoraires ou loyers quelconques par la Compagnie du pont de chemin de fer de Frédérieton et Sainte-Marie, chaque année séparément, jusqu'à la clôture de ses opérations l'an dernier; le montant payé au gouvernement du Canada comme intérêt sur les $300,000 prêtées à la compagnie, le chiffre des arrérages dus jusqu'au 30 juin 1894, et le montant, s'il en est, payé depuis cette date. Aussi, copie de toutes garanties hypothécaires entre les mains du gouvernement concernant ce prêt. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Macdonald (Huron.)* *Pas imprimée.*

54*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous les états fournis au gouvernement du Canada par la Compagnie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie, des recettes et dépenses de la dite compagnie pendant la période comprise entre le mois d'octobre 1888 et le 30 juin 1889, et pendant les années terminées le 30 juin 1890-91-92-93 et 94. Présentée le 9 juillet 1895.—*M. McMullen*.................................. *Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie des études et rapports d'ingénieur faits pendant les trois dernières années au sujet du havre et de la rivière, à Liverpool, Nouvelle-Ecosse, et des meilleurs moyens de les améliorer et de creuser le chenal ou entrée de la dite rivière, ainsi que copie des plans et estimations préparés à ce sujet, et de toute correspondance avec aucun membre du gouvernement concernant le dit havre et la dite rivière et les dites études. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Forbes*..............................*Pas imprimée.*

56. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie de toutes pétitions, correspondance et rapports qui se trouvent dans le département des chemins de fer concernant la construction d'une voie de garage ou d'une halte de voyageurs sur la ligne de l'Intercolonial à ou près la rivière des Habitants, dans le comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Cameron*..................................*Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de toute correspondance, depuis le 1er janvier 1887 jusqu'à date, avec le département des chemins de fer ou quelque membre du gouvernement concernant la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Victoria et la Compagnie du chemin de fer de Boston et de la Nouvelle-Ecosse, et aussi concernant les subventions et contrats accordés à ces compagnies, respectivement. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Cameron*.................................. *Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mai 1895,—Copie de toute correspondance depuis le 1er janvier 1891, entre le gouvernement et aucune personne ou personnes, de toutes pétitions au ministre des travaux publics, et de tous rapports d'ingénieurs concernant la jetée de Morden, N.-E. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Borden*................ *Pas imprimée.*

59. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur géneral, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes demandes formulées par u au nom de M. Charlebois pour paiement ou renvoi à des arbitres de sa réclamation pour *extras* se rapportant à des travaux faits ou matériaux employés pour la construction du "Bloc Langevin". Aussi, copie de toutes lettres, télégrammes et autres communications échangés entre le gouvernement ou aucun département, membre ou officier du gouvernement et M. Charlebois ou aucune personne en son nom, et de tous ordres en conseil, et de tous rapports et recommandations d'aucun membre ou officier du gouvernement au sujet des dites demande et réclamation. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Mulock.* *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

60. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 juillet 1894, demandant un état détaillé des sommes payées pour les impressions publiques pendant les années expirées le 30 juin 1883 et le 30 juin 1893, respectivement. Présentée le 31 mai 1895.—*L'honorable M. Power*..........*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant les noms des 804 manufactures de la cité de London, mentionnées dans le recensement de 1891, le genre d'industrie particulier à chaque établissement, et le nombre d'ouvriers employés dans chacun d'eux. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Mills (Bothwell)*..........*Pas imprimée.*

61*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les noms des divers établissements manufacturiers ou industriels dans les comtés de Queen et de Shelburne, N.-E., mentionnés dans le dernier recensement, avec les noms des patrons et le nombre d'employés de ces établissements. Présentée le 10 juin 1895.—*M. Forbes*..........*Pas imprimée.*

61*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant séparément les diverses espèces d'établissements manufacturiers qui forment le nombre total de 67 manufactures attribuées à Liverpool, Nouvelle-Ecosse, par le bulletin de recensement n° 12. Présentée le 10 juin 1895.—*M. Forbes*..........*Pas imprimée.*

61*c*. Réponse supplémentaire au n° 61*a*. Présentée le 17 juin 1895.—*M. Forbes*..........*Pas imprimée.*

61*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Etat donnant la nature de chacune des industries établies dans le comté du Guysboro', tel qu'indiqué dans les bulletins du recensement de 1891 ; aussi, les noms des divers industriels engagés dans les dites industries respectivement, et le nombre de personnes employées dans chacune des dites industries. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Fraser*..........*Pas imprimée.*

61*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1894,—Etat donnant la nature de chacune des industries établies dans le comté de Lunenburg, tel qu'indiqué dans les bulletins du recensement de 1891 ; aussi, les noms des divers industriels engagés dans les dites industries respectivement, et le nombre de personnes employées dans chacune des dites industries. Présentée le 9 juillet 1895.—*M. Forbes*..........*Pas imprimée.*

61*f*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant, d'après le dernier recensement du Canada, les détails ci-dessous en ce qui concerne chacune des municipalités suivantes, savoir :—Les villes d'Aurora et Newmarket, les villages de Holland-Landing, Stouffville et Sutton-Ouest, et les cantons de King, Whitchurch, Gwillimbury-Est, Gwillimbury-Nord et Georgina, dans le comté d'York, et le village de Bradford et le township de Gwillimbury-Ouest, dans le comté de Simcoe : (*a*) Nombre de maisons habitées. (*b*) Nombre de maisons inhabitées. (*c*) Nombre de maisons en construction. (*d*) Nombre total d'établissements industriels. (*e*) Nombre total de machines et outils. (*f*) Nombre total d'employés (hommes, femmes et enfants, respectivement). (*g*) Nombre total de chaudières à vapeur. (*h*) Noms et nombre des diverses industries et des manufacturiers dans chacune des dites municipalités. (*j*) Total des gages annuels payés en 1891 dans chacune des dites municipalités. (*k*) Valeur des produits manufacturés en 1891, dans chacune des dites municipalités. (*l*) Capital total placé dans des établissements industriels, en 1891, dans chacune des dites municipalités. Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Mulock*..........*Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Etat indiquant à quelle date les bateaux d'hiver ont commencé à voyager entre le Cap-Traverse, I.P.-E., et le Cap-Tourmente ; combien de voyages ils ont fait ; combien de passagers ont traversé dans les deux sens ; combien de sacs de malle ont été transportés ; le chiffre des recettes et des dépenses se rapportant au dit service jusqu'au 15 avril 1895. Présentée le 7 juin 1895.—*M. Perry*..........*Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mai 1895,—Etat donnant les noms des inspecteurs de blé nommés par le gouvernement à Fort-William, le nombre de wagons de blé inspectés chacune des années de 1887 à 1894, inclusivement, le nombre de boisseaux de blé expédiés des élévateurs de Fort-William chacune des dites années, la quantité moyenne de blé emmagasinée dans les élévateurs du chemin de fer du Pacifique canadien à Fort-William chacune des dites années, les honoraires alloués pour l'inspection, et la quantité de grain que l'inspecteur est autorisé à prendre dans chaque wagon à titre d'échantillon. Présentée le 7 juin 1895.—*M. Martin.* *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant le nombre de fromageries dans l'Ile du Prince-Edouard fonctionnant sous la direction du commissaire de l'industrie laitière du Canada, pendant la saison de 1894 ; la production brute de ces fromageries ; le montant, par livre de fromage, avancé par le gouvernement aux patrons ; le coût de fabrication, par livre, et le coût total ; les noms des marchés où les produits ont été vendus, et la date des ventes ; les noms des acheteurs ; la quantité vendue à chacun et le prix dans chaque cas ; le coût total des frais de ventes, et le montant par livre de fromage finalement payé aux patrons. Présentée le 11 juin 1895.—*M. McMillan*. ....*Pas imprimée.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de la lettre adressée au commissaire des affaires des sauvages par l'agent local Bastien, à la Jeune-Lorette, province de Québec, en janvier 1894, au sujet de la cause de Picard *vs* Picard. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Laurier*...... ....*Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Etat donnant les recettes brutes du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique depuis le 30 juin 1894 ; aussi, état donnant les dépenses totales du dit chemin de fer depuis la même date. Aussi, état donnant les dépenses totales du dit chemin de fer depuis la même date, pour les objets suivants, respectivement, savoir : (*a*) Gages et salaires des employés. (*b*) Paiements au président, comme tel. (*c*) Paiements aux directeurs, comme tels, (*d*) Paiements pour autres frais d'administration. (*e*) Paiements à compte de la construction, non compris dans les item ci-dessus. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Devlin*..... ....*Pas imprimée.*

66*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie des rapports faits par des officiers du gouvernement au sujet du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, et des lettres reçues par le gouvernement sur ce même sujet. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Devlin.*
Pas imprimée.

67. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute requête, correspondance et autres documents échangés avec le ministère des postes, au sujet du timbre-épargne. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Lépine*..................................*Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes requêtes, mémoires, correspondance, etc., relativement à la réclamation contre le gouvernement de Mr L. T. Puizé, de Fraserville, dans le comté de Témiscouata. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Choquette*...*Pas imprimée.*

69. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Copie de toute correspondance au sujet des soumissions, et de toutes les soumissions reçues par le gouvernement depuis le 1er janvier 1890, concernant l'acquisition des coupes de bois sur les réserves des sauvages. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Devlin*...................... ....*Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant le nombre d'îles formant partie du groupe des Mille-Iles, dans le Saint-Lautent, qui ont été vendues pendant les années de 1874 à 1878, inclusivement, à qui elles ont été vendues, le prix auquel a été vendu chaque lot séparé, et le prix moyen, par acre, pour toute la quantité vendue. Aussi, état semblable pour les années de 1879 à 1895, inclusivement. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Taylor.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat donnant le nombre de rapports des fermes expérimentales publiés pour 1893, en anglais et en français, respectivement ; le nombre alloué à chaque député et sénateur ; le nombre distribué par chacune de ces fermes ; et le nombre restant en mains. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Grieve*.....*Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Copie de toute correspondance et rapport de fonctionnaires du gouvernement concernant la construction d'un édifice public à Kentville, N.-E., et l'acquisition d'un emplacement pour cet objet, conformément à un crédit voté par cette Chambre en 1886. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Borden*.....*Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous papiers et correspondance non confidentiels concernant le licenciement de la batterie n° 3 de l'artillerie de place de Québec. Presentée le 18 juin 1895.—*M. Langelier* ....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Copie de tous ordres en conseil et ordres administratifs concernant la perception des péages sur les quais publics dans le bas du fleuve Saint-Laurent, et particulièrement à Saint-Jean, Ile d'Orléans, et de tous rapports faits par le percepteur au sujet de la perception des péages au dit endroit. Présentée le 18 juin 1895.—*M. Laurier* .... *Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant tous les contrats subventionnés passés pendant les derniers douze mois concernant un service de steamers entre des ports dans les provinces maritimes et des ports de Cuba, de la Jamaïque ou aucune autre île des Antilles. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Davies* .... *Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Etat donnant la date de la nomination de la commission royale au sujet de la prohibition des liqueurs, les noms des commissaires, et le nombre de jours pendant lesquels la commission a siégé. Aussi, relevé du montant total, jusqu'à date, des dépenses se rapportant à cette commission, indiquant séparément le traitement alloué par jour à chaque commissaire, et le montant total ainsi payé à chacun d'eux ; le montant payé pour frais de voyage de chaque commissaire et le chiffre total de ces frais ; le coût du rapport sténographique de la preuve faite devant la commission ; le coût de l'impression de la preuve et du rapport de la commission ; le montant total estimatif encore nécessaire pour solder les dépenses se rapportant à l'achèvement des travaux de la commission. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Casey*.......... *Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres et autres papiers adressés au gouvernement demandant des mesures législatives pour empêcher que la main-d'œuvre étrangère soit employée au Canada. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Lowell*.......... *Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous papiers et correspondance concernant l'achat ou la location de la propriété connue sous le nom de "Vieille distillerie de Carling", situé dans la cité de London, sur les rues Waterloo et Pall Mall, et copie du bail, s'il y en a un. Présentée le 20 juin 1895.—*M. McMullen* .... *Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie de toute correspondance, contrats, rapports et papiers concernant l'Association Canadienne de Secours Mutuel (ci-devant Association Canadienne Mutuelle sur la vie) et l'Association de Bienfaisance du Massachusetts, et de toute correspondance, plaintes, etc., des porteurs de polices. Aussi, tous les détails se rapportant à la fusion des deux compagnies ou associations. Présentée le 20 juin 1895.—*M. Sproule*.......... *Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres et télégrammes adressés au gouvernement, au sujet de l'installation d'une bouée à cloche sur le côté de terre de l'île Little-Hope, au large du havre de Port-Joli, en bas. Présentée le 21 juin 1895.—*M. Forbes* .... *Pas imprimée.*

81. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 juin 1895, demandant la correspondance échangée au sujet de la propriété littéraire pendant l'année dernière. Présentée le 21 juin 1895.—*L'honorable M. Boulton.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

82. Reponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Etat indiquant la date à laquelle le steamer *Stanley* a commencé ses voyages dans l'automne de 1894, entre Charlottetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E.; la date à laquelle il a commencé ses voyages entre Georgetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E.; la date de chaque voyage de Charlottetown et de Georgetown à Pictou ; le nombre de sacs de malle transportés à chaque voyage ; le nombre de voyageurs venant de l'Ile du Prince-Edouard ou y allant ; les recettes provenant des voyageurs ; le montant de fret transporté dans les deux sens et les recettes en provenant ; la totalité des dépenses et des recettes en rapport avec le dit steamer jusqu'au 15 avril 1895. Et le montant reçu pour le fret et les voyageurs transportés par le dit steamer de Pictou à Charlottetown, dans le printemps de 1894 et 1895, respectivement. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Perry* et *M. Macdonald* (King).......... *Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les recettes brutes du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, depuis le 30 juin 1894. Aussi, etat donnant les dépenses totales de ce chemin de fer depuis la dite date. Aussi, etat donnant les dépenses

VOLUME 11—*Suite.*

totales du dit chemin de fer depuis la dite date sous les chapitres respectifs suivants :— (*a*) Gages et salaires des employés. (*b*) Paiements au président, comme tel. (*c*) Paiements aux directeurs, comme tels. (*d*) Paiements pour autres frais d'exploitation. (*e*) Paiements à compte de la construction, non inclus dans les chapitres ci-dessus. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Lavergne.* *Pas imprimée.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1885,—Copie de toute correspondance échangée entre H. Langevin, Félix Pilon, Alexandre Théoret et autres personnes, concernant des réclamations contre le gouvernement fédéral par suite de dommages causés à leurs propriétés lorsque le steamer *Ocean* a brisé l'écluse n° 12, sur le canal de Beauharnois, au printemps de 1894. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Bergeron*.......................... *Pas imprimée.*

85. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 mai 1894,—Copie de toute correspondance échangée entre le département des postes ou tout autre département du gouvernement canadien et le gouvernement des Etats-Unis au sujet de certains paquets de matière imprimée affranchis par un membre du Congrès des Etats-Unis, qui ont été reçus en ce pays, venant des Etats-Unis, et qui, d'après une déclaration faite en cette Chambre par le directeur général des postes, le 2 avril, ont été envoyés au bureau des lettres de rebut comme n'étant pas affranchis au moyen de timbres-poste et n'étant pas des papiers ou documents législatifs ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis au sujet des matières affranchies transportées par la malle d'un pays à l'autre ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le département des postes et les particuliers auxquels les paquets susdits étaient adressés ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le département des postes et aucun des officiers du département à ce sujet, et copie des instructions adressées aux dits officiers concernant cette affaire. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Somerville.* *Pas imprimée.*

86. Règles et ordres généraux de la cour de l'échiquier du Canada. Présentés le 25 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague.......................... *Pas imprimés.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1895,—Copie de toutes soumissions reçues par le gouvernement en réponse à une annonce publiée en octobre 1894, demandant des soumissions pour la construction de la première section de la division des lacs Simcoe et Balsam, et de la première section de la division de Peterborough et Lakefield du canal de la Trent ; aussi, les quantités approximatives des différentes classes de travaux spécifiés dans la formule des soumissions pour les deux sections ci-dessus, sur lesquelles le montant total de chaque soumission était basé. Présentée le 26 juin 1895.—*M. Somerville*.......................... *Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les manifestes des cargaisons transportées, pendant les douze mois expirés le 30 avril dernier, par les steamers *Duart Castle, Taymouth Castle, Alpha et Beta*, subventionnés pour voyager entre Saint-Jean et Halifax et Cuba et la Jamaïque et autres ports dans les Antilles ; aussi, état indiquant les subventions gagnées par chacun des dits steamers ou à lui payées pendant cette période ; aussi, les noms de tous les actionnaires de la compagnie ou des compagnies de steamers ayant droit de recevoir ces subventions. Présentée le 27 juin 1895.—*M. Davies*.................. *Pas imprimée.*

89. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Copie de toute correspondance non encore produite, échangée entre le gouvernement canadien et les autorités impériales, et entre ces dernières et le gouvernement français, au sujet du traité avec la France. Présentée le 27 juin 1895.—*M. Laurier.* *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute correspondance et pétitions du conseil de la municipalité de Morris, Manitoba, concernant la taxation de terres non patentées tenues ou occupées par des colons, dans les limites de cette municipalité. Présentée le 28 juin 1895.—*M. Larivière*.......................... *Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toute correspondance concernant l'inscription de homestead de William Fleming pour le quart nord-est de la section 16, dans le township 9, rang 14, à l'ouest du premier méridien principal ; aussi, copie de toute correspondance avec Nathaniel Boyd, M.P., au sujet du dit quart de section et de l'affermage de la dite terre par M. Boyd ; et aussi, copie des règlements sur l'affermage des terres et sur l'inscription à titre de homesteads de terres affermées. Présentée le 28 juin 1895.—*M. Martin.* *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

92. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mai 1894,—Copie de toute correspondance, rapports ou jugements au sujet de la destitution de M. B. Loiselle comme directeur de poste de Sainte-Angèle-de-Monnoir ; copie du dossier, des dépositions, déclarations et plaidoyers dans la cause de Loiselle *vs* Guillet instruite à Montréal, et copie du rapport de l'inspecteur. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Brodeur et M. Langelier.* *Pas imprimée.*

92a. Réponse supplémentaire au n° 92. Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Brodeur* et *M. Langelier.* *Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres ou autres documents adressés par les habitants de Duvard Road, comté de Prince, I.P.-E., ou autres personnes, demandant une halte de voyageurs à la traverse du chemin de fer à Duvard Road. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Perry* ....*Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les noms des personnes (s'il en est) qui ont été nommées à des emplois dans le service civil du Canada, en vertu du chap. 18, 57-58 Victoria, et les emplois (s'il en est) auxquels elles ont été nommées. Présentée le 5 juillet 1895.—*M. Maclean* (*York*).

95. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 juin 1895,—Copie de tous ordres en conseil concernant l'achat d'un emplacement pour un bureau de poste dans la ville de Portage-la-Prairie, Manitoba ; aussi, copie de toutes instructions à M. Daniel Smith et de tous rapports faits par lui concernant le dit emplacement ; aussi, copie de toutes pétitions présentées à Son Excellence le gouverneur général en conseil ou au département des travaux publics, au sujet du choix d'un emplacement pour le dit bureau de poste. Présentée le 5 juillet 1895.—*M. Martin*.......................... ....*Pas imprimée.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les montants payés comme droits de douane à Waneta, Nelson, Kaslo et à la frontière, rivière Kootenay, de 1890 à 1894, inclusivement, indiquant le montant payé annuellement à chaque port extérieur ; aussi, les noms des officiers de douanes en ces localités et le salaire payé à chacun. Présentée le 11 juillet 1895.—*M. Mara* et *M. McMullen*.. ....*Pas imprimée.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat donnant les noms des navires, etc., qui ont payé des droits de quaiage au port de Tignish, I.P.-E., le montant payé par chaque navire, la date de sa déclaration et de son congé, et le montant total perçu pour le dernier exercice. Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Perry* .. ..*Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toute correspondance au sujet des 135 acres de terre sur les bords du Richelieu vendues au prix de $650 à un nommé Foster ; aussi, l'estimation de leur valeur, la date de la vente, et copie de toute correspondance quant à la valeur du bois aussi bien que de la terre. Présentée le 16 juillet 1895.—*M. McMullen*..... ....*Pas imprimée.*

99. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 juin 1895,—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires ou autres documents concernant les réclamations de colons du Manitoba qui ont payé leurs lots de préemption que d'autres ont été autorisés à prendre à titre de seconds homesteads. Présentée le 19 juillet 1895.—*M. Larivière*....... ....*Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute correspondance et rapports concernant la condition du brise-lames à la barre de Yarmouth, N.-E., et état indiquant le coût primitif de ce brise-lames et les dépenses qu'il a occasionnées subséquemment. Présentée le 19 juillet.—*M. Flint*............. ....*Pas imprimée.*

101. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 juin 1895, demandant copie des mémoires, requêtes, représentations et correspondance adressés au gouvernement par les commissaires du havre de Montréal, ou par toute autre corporation ou des individus concernant les finances de la dite commission, le coût des travaux en cours d'exécution ou en projet pour l'agrandissement du port de Montréal, ainsi que pour les modifications suggérées dans ces travaux. Copie des mémoires, plans, rapports, requêtes et correspondance se rapportant à la construction d'un bassin intérieur et d'une cale sèche dans la partie est du port de Montréal. Copie de toutes résolutions passées à ce sujet par la commission du havre de Montréal. Copie de l'ordre en conseil instituant une commission d'ingénieurs chargée de s'enquérir de la nature et du coût des

VOLUME II—*Fin.*

travaux actuellement en cours d'exécution dans le port de Montréal. Et copie des instructions données par le gouvernement à la dite commission. Copie des témoignages ou du résumé des témoignages rendus au cours de l'enquête tenue par la dite commission. Copie du rapport de la dite commission et de tout rapport spécial présenté par quelqu'un de ses membres, ainsi que des plans et des états de dépenses accompagnant ces rapports. Présentée le 19 juillet 1895.—*L'honorable M. Desjardins*..*Pas imprimée*

102. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie de toutes pétitions, correspondance et rapports concernant l'adoption de la Pointe-Tupper comme terminus du chemin de fer du Cap-Breton, sur le détroit de Canso, et la construction d'un embranchement s'étendant depuis le chemin de fer du gouvernement jusqu'à Hawkesbury. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Cameron*..*Pas imprimée.*

103. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 juin 1895,—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, rapports ou documents concernant le prolongement du réseau ferré dans la province de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Macdonald* (*Huron*). *Pas imprimée.*

103*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 juillet 1895, pour copie des pétitions demandant la construction de nouvelles voies ferrées dans l'Ile du Prince-Edouard ; copie du ropport de l'ingénieur en chef sur le coût estimatif des travaux à exécuter, sur les frais d'exploitation et sur le revenu probable des embranchements projetés, ainsi que sur l'accroissement des recettes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, qui devrait résulter de la mise en activité de tels embranchements. Présentée le 22 juillet 1895.—*L'honorable. M. Prowse.* *Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Relevé de tout le bois de service et de construction fourni en vertu d'un contrat ou autrement pour le canal Welland, du 1er janvier 1885 au 1er janvier 1895, ainsi que les noms des entrepreneurs, les quantités fournies et les prix payés en vertu de contrats avec le gouvernement ou par voie d'achat. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Lowell*..*Pas imprimée.*

105. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 juin 1895, demandant certains papiers relatifs au scandale de la Baie des Chaleurs. Présentée le 12 juille 1895.—*L'honorable M. Landry*..*Pas imprimé*

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES TARIFS DES CHEMINS DE FER

[39]

MONTRÉAL, 7 mai 1895.

L'honorable JOHN HAGGART,
Ministre des chemins de fer et canaux, Ottawa, Ontario.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions en date du 15 novembre courant, vos commissaires se sont rendus au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, pour entendre les témoignages au sujet des plaintes "de tarifs de transport des voyageurs et des marchandises exorbitants et déraisonnables et de classification différentielle tant dans la province du Manitoba que dans les Territoires du Nord-Ouest" formulées par l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Oust, l'Institut Central des Fermiers (*Central Farmers' Institute*) et autres.

Vos commissaires se sont réunis à Winnipeg le 20 novembre, et ont arrêté la procédure à suivre. Une assemblée préliminaire fut ensuite tenue, à laquelle était présent M. J. H. Asdown, président d'un comité nommé par la Chambre de Commerce pour présenter sa cause. En l'absence du secrétaire de la Chambre de Commerce, M. Ashdown ne put fixer une date pour être entendu. Le jour suivant, un avis fut publié dans tous les journaux quotidiens de Winnipeg, comme suit:

"AVIS.

"Les commissaires nommés par le gouvernement du Canada pour s'enquérir des accusations concernant les tarifs des chemins de fer au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, sont maintenant à Winnipeg et invitent toutes les personnes qui désirent être entendues à ce sujet de se mettre en relation tout de suite avec le soussigné.

"H. H. SCHAEFER, *secrétaire*."

Le 23, une autre séance préliminaire fut tenue, et M. Ashdown y assistait. Il n'était pas prêt à procéder. Il déclara qu'il avait été en consultation avec l'honorable M. Greenway et les autres membres de gouvernement local, et demanda qu'une séance regulière fut tenue le lundi, 26 suivant. Il ne put pas dire définitivement s'ils seraient prêts à procéder. Néanmoins, vos commissaires décidèrent d'accéder à cette demande et donnèrent avis d'une assemblée régulière pour le 26 du mois alors courant.

A cette date une assemblée régulière fut tenue à l'hôtel de ville, Winnipeg. La commission et les instructions nommant les commissaires furent lues et l'assemblée déclarée ouverte pour la transaction des affaires, par le président. M. J. H. Ashdown comparut pour la Chamdre de Commerce de Winnipeg et demanda un ajournement à deux semaines. L'honorable J. D. Cameron, secrétaire provincial de la province du Manitoba, comparut aussi et déclara que la cause de la province ne serait pas prête à être présentée avant quelques semaines.

La demande du délai fut accordée, et une circulaire fut immédiatement lancée indiquant les localités où l'on se proposait de tenir des sessions. La substance de cette circulaire avec la date à laquelle on se proposait de tenir des sessions à Morris, Morden, Pilot-Mound, Boissevain et Melita, fut télégraphiée le 26 novembre à plusieurs des principaux citoyens de ces localités et aux personnes en vue à Emerson, Gretna, Plum-Coulée, Manitou, Crystal-City, Deloraine et Napinka. Aux autres, la circulaire fut envoyée par la malle les 27 et 28 novembre. Une copie de cette circulaire et une liste du nombre de personnes notifiées à chaque endroit seront trouvées dans l'Annexe A.

Le 28, vos commissaires partirent de Winnipeg, et l'après-midi du même jour ils visitèrent Morris, où avis de l'assemblée avait été donné par télégramme et circulaire tel que ci-dessus. Ils y demeurèrent jusqu'au soir du jour suivant. Comme aucun témoignage n'était offert, vos commissaires eurent des entrevues avec les hommes d'affaires les plus importants de la ville, qui se déclarèrent satisfaits des tarifs, et dirent n'avoir aucune plainte à porter.

Entre le 28 novembre et le 12 décembre suivant, des sessions furent tenues à

Morden,	Carberry,
Pilot-Mound,	Brandon,
Boissevain,	Virden,
Melita,	Portage-la-Prairie,
Glenboro'.	

Un rapport complet de la preuve recueillie à ces endroits sera trouvé dans l'Annexe D.

La plus complète latitude a été donnée aux diverses personnes de venir devant vos commissaires et présenter leurs plaintes. Lorsque des personnes avaient des plaintes qu'elles ne se souciaient pas de faire sous serment, vos commissaires les invitaient à exprimer leur opinion de vive voix ou par écrit. Ces déclarations, lorsqu'elles portent sur le sujet discuté, sont rapportées en entier et sont jointes aux témoignages recueillis aux divers endroits.

La preuve recueillie aux endroits ci-dessus nommés n'a pas besoin, dans l'opinion de vos commissaires, d'être étudiée en détail. Les divers cas mentionnés ont reçu une réponse détaillée de M. Kerr, dans son témoignage sous serment. Les plaintes sont, en général, de la même nature que celles qui ont été présentées par le gouvernement du Manitoba et par la Chambre de Commerce de Winnipeg, sur lesquelles nous reviendrons plus loin.

Les 13 et 14 décembre 1894, des sessions furent tenues à l'hôtel de ville, Winnipeg, durant lesquelles le témoignage de la Chambre de Commerce fut présenté par M J. H. Ashdown, représentant ce corps. *Voir* l'Annexe D et les pièces y attachées.

L'honorable J. D. Cameron, secrétaire provincial, représentait le gouvernement du Manitoba. Il exprima le désir d'un ajournement jusqu'après les fêtes de Noël, alors qu'il serait mieux préparé à soumettre la cause du gouvernement. Le premier ministre Haultain, des Territoires du Nord-Ouest, exprima un semblable désir et un ajournement fut en conséquence décidé.

Après les fêtes de Noël, la commission reprit ses séances à l'hôtel de ville, Winnipeg, le 21 janvier 1895. Une déclaration élaborée fut soumise par l'honorable J. D. Cameron, de la part du gouvernement provincial du Manitoba.

M. James Elder, président, et M. R. E. Leach, secrétaire, présentèrent aussi des déclarations au nom de l'Institut Central des Fermiers du Manitoba (*Manitoba Central Farmers' Institute*). Un rapport complet de ces déclarations se trouve dans l'Annexe D et les pièces y attachées.

Des séances furent ensuite tenues dans les districts ruraux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, comme suit :

Wawanesa, 24 janvier ; Neepana, 26 janvier ; Prince-Albert, 30 janvier ; Edmonton, 5 février ; Calgary, 9 février. *Voir* Annexe D et pièces y attachées.

Avis fut donné que des séances seraient tenues à Moosomin, le 28 janvier, et à Régina à une date ultérieure. Vos commissaires visitèrent ces deux localités et demeurèrent un jour dans la première de ces deux villes et deux jours dans la seconde. Aucun arrangement n'avait été fait à ces deux endroits pour soumettre des témoignages. L'impression paraissait exister que les plaintes de ces localités étaient amplement couvertes par les factums soumis par le gouvernement du Manitoba et la Chambre de Commerce de Winnipeg, et que toute autre preuve serait une répétition de celle déjà reçue par votre commission.

Birtle, Grenfell et Hamiota ayant fait savoir à vos commissaires qu'on ne désirait pas de session à ces endroits, et après l'absence de tout témoignage à Moosomin, il fut décidé de n'en pas tenir aux endroits suivants, à moins d'en être spécialement requis, savoir : Indian-Head, Lethbridge, Macleod, Moose-Jaw, Red-Deer et Wataskiwin. Avis à cet effet fut donné à plusieurs des principaux citoyens de ces localités. Il n'a été reçu aucune demande de ces localités d'y tenir des sessions.

Commission des tarifs des chemins de fer.

Comme la déclaration soumise par l'honorable J. D. Cameron, au nom du gouvernement du Manitoba, couvre et comprend pratiquement toutes les plaintes sérieuses présentées de temps à autre au sujet de prétendus tarifs de transport des voyageurs et des marchandises excessifs et exorbitants au Manitoba et au Nord-Ouest, vos commissaires se proposent de l'étudier quelque peu en détail; après cela, il ne sera pas nécessaire de prendre chaque cas particulier présenté aux divers endroits, du moins lorsque les plaintes sont du même caractère que celles relatées dans le factum du gouvernement du Manitoba.

M. Cameron dit " que la prospérité de la province repose en grande partie sur l'imposition des tarifs les plus bas possibles pour le transport des produits et marchandises dans la province, hors et d'un point à l'autre de la province."

Il continue en disant: " En discutant les déclarations qui ont été faites au sujet des tarifs de transport des marchandises, la Compagnie (du chemin de fer Canadien du Pacifique) a fréquemment, en comparant les tarifs sur les lignes américaines et les siens, cité, dans ce dernier cas, des tarifs, de certains endroits, sur du trafic qui n'est ni offert ni transporté " *** " et des comparaisons sur cette base sont en conséquence illusoires."

M. Cameron soumet ensuite un état comparatif des tarifs de transport des marchandises, comprenant quelque cinq cents renseignements pris dans les tarifs de chemins de fer du Canada et des Etats-Unis.

Ces comparaisons sont expliquées et commentées très longuement, comme on le verra en référant à ses déclarations, Annexe D. Il prétend que la ligne de Fort-William à Winnipeg ayant été, en réalité, construite et donnée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique par le gouvernement du Canada, libre de toute charge, les tarifs sur cette division devraient être sur la base la plus basse possible compatible avec le maintien efficace de cette ligne.

Des opinions sont exprimées quant à l'effet de la réduction des tarifs sur les revenus de la compagnie, et beaucoup d'autres matières sont traitées qui, dans l'opinion de nos commissaires, ne tombent pas régulièrement dans la sphère couverte par leurs instructions.

Ces prétentions et expressions d'opinion sont produites avec la déclaration de M. Cameron, et réponse y a été faite par le vice-président de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. *Voir* Annexe C. *

Quant aux comparaisons qui accompagnent le factum du gouvernement du Manitoba, il semblerait à vos commissaires qu'on n'a pas cité de tarif relatif aux endroits ou " un trafic réel est offert et transporté " dans une proportion quelque peu considérable.

Vos commissaires sont d'opinion qu'il ne peut pas être fait une comparaison juste entre des chemins de fer traversant une région de l'ouest ayant une population clairsemée et un trafic local peu considérable, et des chemins de fer passant à travers un territoire relativement vieux, ayant une population dense et des centres nombreux et populeux, soit au Canada ou aux Etats-Unis; et ils s'accordent avec la déclaration de l'agent général du transport des marchandises et des voyageurs, M. Kerr, que: " Il est bien connu de tous ceux qui ont étudié les faits que la densité de la population avec le volume du tonnage transporté, et une balance raisonnablement égale de trains chargés allant dans l'une et l'autre direction, sont les plus importants facteurs pour déterminer quels sont les tarifs raisonnables des chemins de fer où qu'ils soient situés."

Dans le premier tableau accompagnant le factum du gouvernement du Manitoba, comparaison est faite des tarifs de Glenboro' et Austin, Manitoba, à Fort-William, et ceux de Chicago et Toronto. Austin et Glenboro' sont deux petits centres d'expédition agricole sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, cent milles à l'ouest de Winnipeg, et Chicago est probablement le plus grand marché aux grains et le plus grand centre de distribution du grain sur le continent.

Des comparaisons entre des localités comme celles-là ne sont d'aucun usage pratique quelconque pour constater la condition relative des cultivateurs du Nord-Ouest américain et canadien. En réponse à cela la Compagnie du chemin de fer

* Il a aussi répondu entièrement aux assertions faites par la Loge Russell (Manitoba) des Patrons de l'Industrie, présentées par leur président, le sénateur Boulton.

Canadien du Pacifique cite une comparaison avec les taux entre Sauk-Center et Albany, Minnesota, à 528 et 507 milles de Chicago. Ces endroits ne sont qu'à environ 180 milles de Duluth, sur le lac Supérieur, et il n'est pas probable que du grain produit dans cette région soit dirigé sur Chicago; par conséquent, la comparaison ne semble pas juste.

Pour les fins de la comparaison entre les tarifs de transport, il semble à vos commissaires que, sur les chemins de fer Canadien du Pacifique, Great-Northern et Northern-Pacific, les conditions qui régissent réellement le transport sont plus similaires que sur toute autre ligne qu'on pourrait choisir. Chacun de ces chemins s'étend du lac Supérieur à l'océan Pacifique, et, en général, traverse une contrée dont la population est clairsemée, dont les produits sont les mêmes sur chaque ligne. Chacun d'eux transporte une égale proportion de trafic de plein parcours.

Le blé, les bestiaux, le charbon, les marchandises générales, les instruments aratoires et les produits de la ferme forment une très grande proportion du trafic "offert et voituré" sur ces trois chemins.

Ci-jointe on trouvera une carte indiquant le parcours de ces lignes, s'étendant du lac Supérieur à la côte du Pacifique.

Vos commissaires ont préparé des tableaux donnant une comparaison des tarifs de transport des articles ci-dessus énumérés dont le trafic, en autant qu'ils ont pu le vérifier, est réellement "offert et transporté", sur toutes les lignes entre les points mentionnés. Lorsque le trafic s'effectue de la ferme aux ports d'expédition, ou que les marchandises sont transportées des ports d'expédition à la ferme, les taux de transport de plein parcours vers l'est et l'ouest sont donnés :—

COMPARAISON DES TAUX DE TRANSPORT DU GRAIN.

De	Milles.	C. C. P. à Ft-William.	C. G. N. à Duluth.	C. P. N. à Duluth.	Milles.	C. C. P. à Montréal.	C. G. N. à New-York.	C. P. N. à New-York.
		c.	c.	c.		c.	c.	c.
Portage-la-Prairie	482	18	—	—	1,480	46	—	—
Pembina, D. N	377	—	—	18	1,727	—	—	48
Neche, D. N	453	—	18	—	1,706	—	48	—
Brandon	559	19	—	—	1,557	47	—	—
Jamestown, D. N.	307	—	—	19	1,617	—	—	49
Crystal, D. N	438	—	19	—	1,691	—	49	—
Deloraine	628	21	—	—	1,626	49	—	—
Leeds, D. N	415	—	—	22	1,765	—	—	52
Bottineau, D. N	462	—	21	—	1,815	—	51	—
Morden	507	18	—	—	1,505	46	—	—
Drayton, D. N	348	—	—	18	1,698	—	—	48
Manvel, D. N	392	—	18	—	1,645	—	48	—
Boissevain	608	20		—	1,606	48	—	—
Sykeston, D. N.	363	—	—	20	1,715	—	—	50
Millton, D. N	464	—	20	—	1,717	—	50	—
Killarney	590	20	—	—	1,588	48	—	—
New-Rockford, D. N	366	—	—	20	1,716	48	—	—
Michigan, cité, D. N	432	—	20	—	1,685	—	50	—
Glenboro'	531	19	—	—	1,529	47	—	—
Carrington, D. N	350	—	—	19	1,700	—	—	49
Edinburgh, D. N	452	—	19	—	1,705	—	49	—
Régina	782	23	—	—	1,780	51	—	—
Minot	584	—	26	—	1,837	—	56	—
Dickinson, D. N	523	—	—	27	1,873	—	—	57

Référence aux tarifs :—C.C.P., 236 ; C.G.N., 250 ; C.P.N., 2.196 ; Cir. Sp., 246.

La comparaison ci-dessus est faite de points ayant pratiquement le même tarif à partir des ports du lac Supérieur ; les localités sur tous les systèmes sont productrices de grain qui y est "offert et transporté" en quantité considérable.

4

On remarquera que le parcours sur le chemin de fer Canadien du Pacifique est considérablement plus grand que sur le Great-Northern ou le Northern-Pacific. Très peu de grain est cultivé sur les lignes américaines aux endroits situés à plus des 500 milles de Duluth, et en conséquence les comparaisons n'ont pas été poussées plus loin.

Quant aux tarifs de plein parcours cités, les comparaisons sont en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais, comme il a été démontré que les expéditions directes entièrement par voie ferrée forment une portion insignifiante du trafic (moins de deux pour cent), peu d'importance a été attachée à ces comparaisons. Lorsque le grain atteint les ports du lac Duluth, et Fort-William, il est soumis à la plus sévère concurrence possible, dans laquelle les chemins de fer n'ont aucun intérêt quelconque. Vu l'énorme tonnage sur le lac offert à Duluth, comparé à Fort-William, les taux de fret sur le lac est, dit-on, de un huitième à un quart de centin par cent livres en faveur du premier de ces ports. Comme le volume du trafic canadien augmente, cette faible différence disparaîtra probablement. Le prix payé au cultivateur, dans l'ouest, pour son blé est toujours basé sur le taux de transport par voie des lacs et par chemin de fer aux ports d'expédition tels que Montréal, Boston et New-York, et n'est aucunement affecté par les taux cotés pour le transport entièrement par voie ferrée.

Comme il n'y a à peu près pas de blé cultivé pour l'expédition à l'est de Winnipeg, il ne peut pas être fait de justes comparaisons des tarifs du chemin de fer Canadien du Pacifique pour des distances de moins de 450 milles à l'ouest du lac Supérieur, avec les tarifs des lignes américaines sur le territoire correspondant. Fargo, comme centre de production du blé, située sur la frontière du Minnesota et du Dakota-Nord, a un avantage d'environ 270 milles en distance de Duluth, comparée à Portage-la-Prairie comme centre de production du blé au Manitoba.

On soutient au Manitoba que le tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique de Brandon à Fort-William devrait être aussi bas que celui du Northern-Pacific de Fargo à Duluth. Il ne semble pas à vos commissaires que ce soit là une comparaison raisonnable, car, si on la maintient, elle signifie que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique devrait transporter le grain à raison de $\frac{28}{100}$ de centin par tonne par mille, taux qui ne couvrirait pas tout à fait le coût du transport.

Le tarif de Fargo à Duluth, une distance de 213 milles, par le Northern-Pacific, est de $15\frac{1}{2}$ centins par 100 livres, comparé à un tarif de 18 centins par 100 livres de Portage-la-Prairie à Duluth, une distance de 482 milles. Ceci donne au cultivateur de Fargo, du côté américain, à cause de sa position géographique, un avantage de $2\frac{1}{2}$ centins par 100 livres, ou $1\frac{1}{2}$ centin par boisseau, sur son voisin canadien. On verra, cependant, en prenant le parcours comme base de comparaison, que le tarif du Pacifique Canadien est de $\frac{75}{100}$ centin par tonne par mille contre $1\frac{45}{100}$ centin par tonne par mille sur la ligne américaine.

Comme ayant une portée sur la question discutée, il peut être intéressant de référer au cas de Steenerson, de Crookston, Minnesota, contre la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, tel que publié dans le rapport annuel des commissaires du chemin de fer du Dakota-Nord pour l'année 1894. Dans l'automne de 1894, les commissaires des chemins de fer du Minnesota, après avoir eu le sujet sous leur considération durant environ un an, ont fixé la classification des tarifs comme suit. Cette décision a été combattue par les compagnies de chemins de fer et est encore devant les tribunaux.

Classification fixée par les commissaires des chemins de fer du Dakota :—

Milles.	Tarif par 100 liv. Cts.
50 et plus de 45	7·4
100 " 95	9·4
150 " 145	11·4
200 " 195	12·7
250 " 245	13·7
300 " 295	14·7
350 " 345	15·7
400 " 395	16·7

On remarquera que pour chaque 50 milles de distance au-dessus de 200, il y a une augmentation autorisée de tarif de 1 centin par 100 livres, ce qui est égal à $\frac{4}{10}$ de centin par tonne par mille ; il semblerait juste de continuer ce taux d'augmentation pour toute distance, car le coût du transport seul serait égal au moins à ce chiffre, et, appliqué aux points mentionnés sur la ligne du Pacifique Canadien, cela donnerait les taux suivants :—

Localité.	Milles.	Taux d'après l'échelle ci-dessus.	Tarif 236 Taux d'après le C. C. P.
		c.	c.
Portage-la-Prairie	482	18·4	18
Brandon	559	19·8	19
Deloraine	628	21·3	21
Boissevain	608	20·9	20
Killarney	590	20·5	20
Glenboro'	531	19·4	19
Régina	782	24·4	23
Edmonton	1459	27·9	33
Prince-Albert	1029	29·3	32
		211·9	205

Ou une moyenne de $3\frac{1}{3}$ pour 100 de plus que les taux du C. C. P.

BESTIAUX.

De	Milles.	C.C.P. à Montréal.	C.G.N. à New-York.	C.P.N. à New-York.
		$ c.	$ c.	$ c.
Calgary	2,264	184 50	....	
Great-Falls	2,387	....	191 40	
Billings	2,204	....	....	180 40
*Lethbridge	2,186	192 70	....	
Benton	2,344	....	182 40	
Mile, cité	2,057	....	....	169 75
Virden	1,605	134 27	....	
Buford	1,979	....	169 75	
Glendive	1,979	....	....	169 75
Deloraine	1,626	135 30	....	
Bottineau	1,815	....	163 65	
Dickinson	1,873	....	....	169 75
Morden	1,505	129 15	....	
Langdon	1,735	....	162 65	
Jamestown	1,657	....	....	140 42
Portage-la-Prairie	1,481	128 12	....	
Neche	1,712	....	157 65	
†Pembina	1,727	....	....	157 60

* Le taux plus élevé à cette localité est dû à un tarif "arbitraire" permis à l'embranchement de Dunmore à Lethbridge.

Tarifs :—C.C.P., 173 ; C.P.N., 2,259, 2,704, 679 ; Midgley, 195 ; Trafic Cent., 121 ; C.G.N., 544.

† On verra que le parcours, dans les comparaisons ci-dessus, est en faveur des chemins de fer G. N. et Pac. N.

NOTE.—Le tableau ci-dessus ne s'applique pas aux chevaux. Les tarifs sont un peu plus élevés sur tous les chemins.

Le transport des bestiaux ne le cède en importance qu'à celui du grain au Manitoba et dans le Nord-Ouest. Les comparaisons ci-dessus sont décidément favorables au cultivateur canadien. A mesure que les affaires se développeront et augmenteront les taux seront, sans aucun doute, rendus plus favorables encore. En autant que vos commissaires peuvent le vérifier, la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien a fait tout en son pouvoir pour stimuler et encourager le développement de cette industrie.

On s'est plaint que les petits expéditeurs de bestiaux sont traités plus défavorablement que MM. Gordon et Ironside, de Pilot-Mound, qui expédient le bétail par convois complets. Il est démontré par le témoignage de M. Kerr (Annexe B) que tel n'est pas le cas ; mais qu'au contraire, ça été la coutume de permettre à plusieurs expéditeurs de former entre eux le chargement d'un train et d'obtenir ainsi l'avantage du tarif pour un convoi complet. On affirme que tous les éleveurs dans le Nord-Ouest comprennent parfaitement qu'en s'associant et en chargeant quatorze wagons ils peuvent obtenir cet avantage. Le bétail peut être réuni d'une douzaine d'endroits ou plus à un point central, d'où le train part pour sa destination. Il n'est pas chargé de tarif local pour réunir le bétail à ce point central ; mais le tarif de plein parcours est donné depuis le point original d'expédition.

HOUILLE, PAR TONNE.

A	Milles	C.C.P. de Fort-William	C.P.N. de Duluth.	C.G.N. de Duluth.	A	Milles.	C.C.P. de Canmore.	C.G.N. de Sand-Coulee.
		$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	$ c.
Winnipeg	426	3 00	....	....	Calgary	67	1 60	....
Pembina	447	....	4 00	....	Penton	64	....	2 18
Neche	459	....	....	4 00	Kininvie	203	2 33	....
Portage-la-Prairie	482	3 41	....	....	Dodson	204	....	3 95
New-Salem, D.N.	478	....	4 95	....	Mâchoire-d'Orignal	509	3 60	....
Langdon	482	....	....	4 15	Stanley	510	....	5 50
Brandon	559	3 94	....	....				
Dickinson	548	....	5 00	....				

A	Milles.	C.C.P. de Roche-Percée.	C.G.N. de Minot.	A	Milles.	C.C.P. de Lethbridge.	C.G.N. de Sand-Coulee.
		$ c.	$ c.			$ c.	$ c.
Melita	108	1 75	....	Dunmore	108	1 55	....
Bottineau, D.N.	98	....	2 00	Benton	58	....	2 00
Killarney	175	2 00	....	Irving	123	1 70	....
Saint-Jean	154	....	2 05	Assiniboine	127	....	3 00
Crystal-City	207	2 00	....	Forres	147	1 95	....
Grand-Forks	206	....	2 25	Toledo	149	....	3 20
Whitewood	275	2 25	....	Colley	177	2 25	....
Bathgate	276	....	2 50	Harlem	178	....	3 60

Localité.	Milles.	Taux du C.P.N.	Localité.	Milles.	Taux du C.C.P.
		$ c.			$ c.
Duluth à—			Anthracite à—		
Billings	892	7 90	Winnipeg	917	5 00
Forsythe	790	7 60	Brandon	784	4 70
Ferry	670	6 70	Moosomin	697	4 15
Dickinson	548	5 60	Régina	560	3 76
Driscoll	413	4 20	Swift-Current	417	3 20
Valley On	296	3 25	Forres	312	2 80
Crookston	256	3 15	Medicine-Hat	257	2 65
Villard	202	3 15	Tilley	204	2 35
Little-Falls	149	1 75	Crawford	152	2 05
Deer-Wood	101	1 40	Langdon	98	1 75
Aitkin	91	1 25	Calgary	77	1 65
Cromwell	49	0 95	Milford	52	1 40
Thomson	28	0 75	Moheny	23	1 10
			Lethbridge à—		
Fort-Keough	747	7 00	Winnipeg	762	4 62
Maugersville	635	6 15	Brandon	630	4 40
Slute	402	4 00	Régina	406	3 55

Excepté pour des distances de 250 milles au moins à l'est d'Anthracite, la comparaison ci-dessus est manifestement à l'avantage du consommateur canadien de charbon. Les tarifs les plus bas pour le charbon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, sont les tarifs pour l'expédition d'Anthracite, où de l'anthracite de qualité supérieure est extrait des mines en quantité considérable et expédié vers l'est jusqu'à Winnipeg. Ces tarifs, en quelques endroits, sont aussi bas que près d'un demi-centin par tonne par mille. Il ne se trouve pas de charbon de cette qualité

sur les chemins de fer Great-Northern ou Northern-Pacific, et la comparaison des tarifs ne peut donc pas être faite dans la direction correspondante ; mais comme l'approvisionnement du Nord-Ouest américain doit venir de Duluth ou des houillères canadiennes, une comparaison de Duluth à l'ouest et d'Anthracite à l'est semblerait juste.

Le prix du charbon dans le Nord-Ouest canadien a constamment baissé d'année en année ; et comme la production augmente à Anthracite, Canmore, Lethbridge et Souris, les prix baisseront sans doute encore. Les charbons de Pensylvanie sont graduellement expulsés des marchés du Manitoba et du Nord-Ouest.

Le tarif local moyen pour le charbon utilisé au Manitoba et au Nord-Ouest, en autant que vos commissaires ont pu le constater, est environ $\frac{87}{100}$ d'un centin par tonne par mille. Cela paraît un tarif très bas vu le volume comparativement faible du trafic. Il est beaucoup plus bas que le tarif moyen reçu par un certain nombre des chemins de fer des Etats du Centre, qui transportent le plus de charbon.

Il est déclaré (page 304, Rapport Annuel des Commissaires des Chemins de fer du Dakota-Nord pour 1894) que le chemin de fer Reading a reçu, sur au delà de 10,000,000 de tonnes, plus de $\frac{96}{100}$ d'un centin par tonne par mille, que le Lehigh-Valley, sur au delà de 9,000,000 de tonnes, a reçu le même tarif, et que le Jersey-Central, sur au delà de 7,000,000 de tonnes, a reçu 1.02 centin par tonne par mille.

Bois.

A	C.C.P. de Portage-du-Rat.	G. N. O. de Minneapolis	C. P. N. de Duluth.	Milles.
Winnipeg, Man.	10			138
Sauk-Centre, Minn		11½		118
Hansen, Minn.			12	133
Portage-la-Prairie	12½			189
Fergus-Falls, Minn		15½		188
Winnipeg Jct., Man			17	188
Brandon, Man	16			266
Casselton, D.N.		20		270
Valley-City, D.N			22	272
Morden, Man	13½			214
De Villo, D.N		16		210
Glyndon, Minn			18	204
Deloraine, Man	19½			335
Warren, Minn		22		230
Grafton, D.N			24	232
Souris				290
Cummings, D.N		20	22	290
Grand-Forks			22	293

Tarifs:—C.P.R., 265 ; St. P. M. & M., 322 ; N.P.R., 1,296.

Les comparaisons ci-dessus sont faites entre des localités où du commerce est réellement offert et effectué.

Sur les chemins de fer Northern-Pacific et Great-Northern, il y a un certain nombre de centres importants de manufacture du bois, d'où une grande quantité de bois est distribuée aux localités de l'ouest. Les tarifs de ces centres manufacturiers aux localités de l'ouest, sont les mêmes que de Duluth et Minneapolis (*voir* Tarif du Great-Northern N° 322), quoique les distances soient beaucoup moindres.

Les comparaisons ci-dessus sont à l'avantage du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il peut être bon de dire, cependant, que les tarifs actuels pour le transport du bois sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ne sont en vigueur que depuis huit mois ; les taux antérieurs étaient beaucoup plus élevés. Avec une réduction de

prix due à la concurrence locale et une réduction des tarifs de transport, le cultivateur peut maintenant acheter les qualités bon marché de bois de 35 à 50 pour 100 moins cher qu'en 1893.

La question des tarifs sur les madriers et le bardeau de la Colombie anglaise est souvent mentionnée dans la preuve. Un tarif plus bas, de la Colombie anglaise aux localités d'Ontario, a été le sujet de beaucoup de plaintes. Beaucoup de personnes ont prétendu que ce tarif est plus bas que celui qui est chargé aux cultivateurs du Manitoba. M. Kerr fixe le tarif à 75 centins par 100 livres pour les localités d'Ontario, et de 25 à 50 centins par 100 livres pour les diverses localités du Manitoba et du Nord-Ouest, depuis les localités de la côte. Ces deux tarifs sont excessivement bas, et quoique le premier soit plus bas, et ayant donnée la distance, vos commissaires sont d'avis que le cultivateur de l'ouest n'a pas raison de se plaindre.

INSTRUMENTS ARATOIRES.

A	Milles.	Chemin de fer Canadien du Pacifique de Toronto.	Chemin de fer Grand-Nord de Chicago.	Chemin de fer du Pacifique-Nord de Chicago.
Gretna	1,376	76		
Neche	799		69	
Pembina	814			69
Portage-la-Prairie	1,364	82½		
Langdon	822		71	
Drayton	785			67
Brandon	1,440	89		
Minot	924		75	
Dickinson	960			89
Killarney	1,471	90½		
Saint-Jean	881		73	
Leeds	852			70
Deloraine	1,509	94½		
Bottineau	902		74	
Bismarck	845			73

Tarif de transport du C.C.P., 29 et 30; Saint-P. M. et M., 320; P.N., 1610; J. Ftr. 195.

Etant donné le fait que les centres respectifs de production du Canada et aux Etats-Unis sont aussi éloignés les uns des autres—Toronto étant le centre d'où les instruments aratoires sont expédiés au Manitoba et au Nord-Ouest, et Chicago et ses environs étant le point central aux Etats-Unis où les instruments sont manufacturés et d'où ils sont expédiés au Minnesota et au Dakota—il est difficile de faire d'autres comparaisons que pour démontrer que pour des distances relatives le tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique est moins élevé, par mille, que les tarifs américains. D'après ces comparaisons, il semblerait y avoir un avantage en faveur du cultivateur du Dakota d'environ 13½ centins par cent livres.

A chaque centre important, des agences d'instruments aratoires ont été établies, et l'on y tient en magasin toutes les parties d'instruments qui, de temps à autres, peuvent être nécessaires pour les réparations ordinaires et les renouvellements. Ces machines et parties de machines viennent directement du lieu de fabrication dans l'est, et ont l'avantage d'un tarif de plein parcours jusqu'à l'endroit où le cultivateur les charge sur sa voiture pour les transporter à sa ferme. Une explication complète à ce sujet est donnée dans le témoignage de M. Kerr (Annexe B).

MARCHANDISES.

A	Milles.	Classe.	Par chemin de fer. C.C.P. à Montréal.	Par chemin de fer. C.G.N. à New-York ou Boston.	Par chemin de fer. C.P.N. à New-York ou Boston.	Lac et chemin de fer. C.C.P. à Montréal.	Lac et chemin de fer. C.G.N. à New-York ou Boston.	Lac et chemin de fer. C.P.N. à New-York ou Boston.
		1	208	215	211	143	180	176
C.P., Winnipeg, Man.	1,424	2	176	184	180	123	152	148
G.N., Grand-Forks, D.N.	1,633	3	139	143	140	103	117	114
P.N., Crookston, D.N.	1,606	4	107	101	99	87	86	84
		5	88	82	80	71	70	68
		1	239	233	230	167	204	195
C.P., Morden, Man.	1,505	2	196	204	196	143	172	164
G.N., Langdon	1,735	3	155	164	156	119	138	130
P.N., Carrington	1,700	4	119	124	113	99	109	98
		5	99	103	96	83	91	84
		1	208	235	235	143	200	200
C.P., Gretna, Man.	1,493	2	176	201	201	123	169	169
G.N., Neche	1,712	3	139	161	161	103	135	135
P.N., Pembina	1,717	4	107	122	122	87	107	107
		5	88	101	101	72	89	89
		1	261	245	245	196	210	210
C.P., Killarney	1,588	2	219	209	209	166	177	177
G.N., Saint-Jean	1,794	3	173	168	168	137	142	142
P.N., Bismark	1,758	4	130	128	128	110	113	113
		5	109	106	106	93	94	94
		1	271	247	237	206	212	204
C.P., Deloraine, Man.	1,626	2	227	211	202	174	179	170
G.N., Bottineau, D.N.	1,815	3	176	169	162	140	143	136
P.N., Leeds	1,765	4	135	129	123	115	114	108
		5	115	107	102	97	95	90
		1	271	240	267	206	205	232
C.P., Melita, Man.	1,624	2	227	206	222	174	174	190
G.N., Minot	1,837	3	176	165	180	140	139	154
P.N., Dickinson	1,873	4	135	126	141	115	111	126
		5	115	104	120	97	92	108

G. N., 320 ; fret du C. C. P., 29, 30 et 22 ; P. N., 1610 ; N. Y., 86, C. C. P., N. Y., 1.

Quoique les comparaisons démontrent que les tarifs par chemin de fer sont un peu plus élevés sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, les tarifs par chemin de fer et par les lacs sont, cependant, en sa faveur ; et comme une grande proportion (estimée à 80 pour 100) du trafic est effectuée par eau et par rail, la comparaison, dans son ensemble, est favorable au marchand du Manitoba et du Nord-Ouest.

On peut dire qu'une grande proportion des marchandises employées dans le Nord-Ouest américain viennent de Chicago et Saint-Paul, et que les tarifs canadiens devraient être comparés aux tarifs américains de ces endroits. Cela est en partie vrai ; mais comme il n'y a aucune autre ville du côté américain avec laquelle des comparaisons peuvent être faites, il paraît juste de choisir Boston et New-York. Une grande quantité de marchandises sont expédiées de ces villes vers l'ouest, et les produits des ateliers de la Nouvelle-Angleterre trouvent un marché considérable dans l'ouest. Les tarifs, de ces ateliers aux localités de l'ouest, sont les mêmes que de Boston à New-York.

L'état suivant, fourni par M. Kerr, a pour but de démontrer quelle proportion du prix de vente des principaux articles de vêtement employés par les colons dans le Nord-Ouest, peut être équitablement chargé comme marchandises.

Article.	Lieu de vente.	Prix pour cent au-dessus du prix de gros à Montréal.	Pour-cent du prix coûtant à imputer au transport.	Pour cent du prix de détail à imputer aux taux de transport.
Flanellette	Carman	100·	6·4	4·3
Cotonnades	Glenboro	66·6	7·5	3
Indiennes	Souris	60·	6·4	2·4
Chaussons de laine	Souris	71·8	9·9	4·1
Flanelle grise	Deloraine	50·	10·3	3·4
Coton blanchi (*shirting*)	Morden	50·	8·5	2·8
Chemises Denim	Morden	46·6	7·	1·9
Chemises de laine	Morden	50·	6·7	3·2
Bottes et souliers	Virden	50·	12·	4·
Pardessus (drap)	Winnipeg	63·	3·1	1·2
Pardessus (fourrure)	Winnipeg	75·	1·6	7·

Il semblerait que le prix élevé de beaucoup d'articles de consommation dans le Nord-Ouest n'est pas, dans une proportion matérielle, imputable aux tarifs de transport, mais plutôt aux profits apparemment considérables des marchands. En justice, toutefois, pour ces derniers, on doit dire que ces profits, dans beaucoup de cas, sont entièrement absorbés par de mauvaises créances, un état de choses presque inévitable dans la colonisation de pays nouveaux.

MOINS QU'UN CHARGEMENT DE WAGON. PRODUITS DE LA FERME. CHARGEMENT COMPLET.

Milles.	Beurre.		Fromage.		Volailles.		Œufs.		Beurre.		Fromage.		Volailles.		Œufs.	
	C.P. 2	N.P. 2	C.P. 3	N.P. 2	C.P. 1	N.P. 1	C.P. 2	N.P. 2	C.P. 3	N.P. 3	C.P. 4	N.P. 3	C.P. 3	N.P. 3	C.P. 4	N.P. 3 classe.
10	13	12	10	12	15	14	13	12	10	10	8	10	10	10	8	10
25	20	19	16	19	24	22	20	19	16	15	12	15	16	15	12	15
50	29	29	24	29	35	34	29	29	24	24	18	24	24	24	18	24
75	38	37	30	37	45	44	38	37	30	31	23	31	23	31	23	31
100	45	46	36	46	54	54	45	46	36	38	27	38	36	38	27	38
150	58	54	46	54	69	64	58	54	46	45	35	45	46	45	35	45
200	67	63	64	63	80	74	67	63	54	52	40	52	54	52	40	52
250	77	71	61	71	92	84	77	71	61	59	46	59	61	59	46	59
300	85	80	68	80	102	94	85	80	68	66	51	66	68	66	51	66
350	94	88	75	88	113	104	94	88	75	75	57	75	75	73	57	73

Dans les comparaisons ci-dessus, les tarifs locaux sur le Great-Northern ne sont pas donnés parce qu'ils sont pratiquement les mêmes que sur le Northern-Pacific. Comme la plus grande partie des produits de la ferme du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest est expédiée à la Colombie anglaise, un excellent service de wagons réfrigérants est fourni par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique; un tarif général de $1.75 par 100 livres à Vancouver est donné de tous les points de la ligne principale, Winnipeg et à l'ouest, et toute quantité offerte, depuis 100 livres en montant, est acceptée à ce taux. Un tarif général du même genre est maintenant donné d'Edmonton et des points intermédiaires à Vancouver à $1.50 par 100 livres, pour moins qu'un chargement de wagon, et $1.25 par 100 livres pour un chargement complet. Calgary est aussi inclus dans ce dernier tarif.

Les autorités du chemin de fer Canadien du Pacifique déclarent que cette question des produits de la ferme a attiré leur plus sérieuse attention, et qu'elles sont prêtes

à faire tous les changements raisonnables dans les tarifs qui aideront au développement de cette importante industrie et permettront au cultivateur d'obtenir un marché dans l'une ou l'autre direction, à l'est ou à l'ouest.

Par le tableau ci-dessus, le tarif du Canadien du Pacifique sur le beurre, en lots de moins d'un chargement de wagon, est de 5·29 pour 100 plus élevé que celui du Northern-Pacific ; sur le fromage il est de 14 pour 100 plus bas ; sur les volailles de 7·08 pour 100 plus élevé, et sur les œufs de 5·29 pour 100 plus élevé.

Dans l'opinion de vos commissaires, une comparaison entre les tableaux ci-dessus, portant sur la masse du trafic effectué, ne confirme par les accusations que les tarifs au Manitoba et au Nord-Ouest sont exorbitants ou excessifs ; au contraire, ces tarifs sont excessivement favorables, comparés à ceux des chemins américains dans le territoire limitrophe ; et en réalité vos commissaires croient qu'ils sont bien peu au-dessus—s'ils le sont—de la moyenne des taux prélevés sur le trafic correspondant dans les provinces de l'est, quand on considère que la plus grande partie du transport du grain, des bestiaux et du charbon dans l'ouest exige la manœuvre de 75 pour 100 des wagons vides dans une direction.

Relativement au transport du grain, on doit se rappeler qu'il est en pratique limité à une courte saison de l'année, et pour cette raison il faut un bien plus grand nombre de wagons que si ce trafic était réparti sur une plus longue période.

TARIF POUR LE BOIS DE CHAUFFAGE.

M. Kerr, dans sa déposition, dit que 72 pour 100 du bois transporté ne dépasse pas 60 milles de traction, et que le tarif, par conséquent, en mettant le bois de chauffage à 2,500 livres par corde, est égal à $1.12½ par corde. Il déclare aussi que 52 pour 100 de la circulation est de 50 milles et moins, et que le coût varie entre 75 centins et $1 par corde.

Le tarif de Prince-Albert à Régina est de 8 centins par 100 livres ou $2 par corde, ce qui équivaut à $\frac{64}{100}$ de un centin par tonne par mille. Sur une distance de 50 milles, le tarif équivaut à 1·6 centin par tonne par mille ; sur 75 milles, à 1⅓ centin et sur 100 milles, à 1⅛ centin.

Le tableau ci-dessous donne les tarifs du Grand-Tronc et de l'Intercolonial comparés à celui du chemin de fer Canadien du Pacifique :

Distance.	C.C.P. par 100 livres.	Par corde de 2,500 livres.	C.G.T. par 100 livres.	Par corde de 3,000 livres.	C.I. par 100 livres.	Par corde de 3,000 livres.
50 milles et au-dessous....	4 c.	$1 00	3⅙ c.	$0 95	4½ c.	$1 35
75 do ...	5	1 25	3⅔	1 10	5¾	1 72½
100 do ...	5½	1 37½	$3\frac{83}{100}$	1 15	7	2 10

Un tarif moyen équitable semblerait être environ $1 par corde pour 50 milles de traction sur le Pacifique Canadien. Ce tarif est le même que celui qui est en vigueur sur le Grand-Tronc et l'Intercolonial dans l'est, et ne peut pas être considéré comme déraisonnable. Il est légèrement plus élevé que sur le chemin de fer Northern-Pacific au Minnesota et au Dakota.

Vos commissaires, cependant, ont été informés par les agents du trafic du chemin de fer Northern-Pacific que leur tarif n'est pas basé sur des principes de commerce, mais ont été offerts, lors des débuts du chemin de fer, comme un encouragement à la colonisation, vu la rareté du combustible le long de leur ligne.

TARIFS LOCAUX.

Quant aux tarifs locaux, autres que ceux ci-dessus cités, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, on doit admettre qu'ils sont élevés en comparaison de

ceux qui sont prélevés dans les provinces de l'est. En tant que vos commissaires ont pu le constater, ils ne sont pas plus élevés que ceux qui sont chargés par le Great-Northern et le Northern-Pacific sur le territoire limitrophe.

Le trafic local, cependant, forme une partie si insignifiante du trafic total, que ces tarifs, tout élevés qu'ils sont, ne peuvent pas ajouter beaucoup aux " fardeaux des cultivateurs". Les administrateurs de beaucoup des lignes de l'ouest prétendent que les taux locaux tombent principalement sur les résidants des villes et des villages, et que, s'ils étaient abaissés, il serait nécessaire d'élever le coût du transport des produits de la ferme, ce qui pèserait surtout sur le cultivateur.

La question des tarifs locaux pour le transport des voyageurs est complètement discutée dans la déposition de M. Kerr, annexe B.

TARIF SUR LES EMBRANCHEMENTS.

Parmi les plaintes les plus fortes au sujet des tarifs sont celles qui ont été faites à Edmonton et Prince-Albert. La première de ces villes est située au terminus septentrional de l'embranchement Edmonton et Calgary qui se raccorde à la ligne principale à Calgary; la seconde est au terminus septentrional de l'embranchement Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, se raccordant à la ligne principale à Régina.

L'embranchement d'Edmonton a 297 milles de longueur et celui de Prince-Albert a 249 milles. Tous deux sont exploités par le chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu d'un bail à court terme et d'une garantie des propriétaires contre les pertes.

Les recettes durant la dernière année de calendrier sont données par le vice président Shaughnessey, comme suit:—

	Recettes brutes.	Profits.
Calgary et Edmonton	$93,988.73	$33,450.94
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	52,207.96	782.12

On voit par les chiffres ci-dessus que les recettes brutes sont de $319 par mille pour l'embranchement de Calgary et d'Edmonton, et de $210 par mille pour celui de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.

En tant que vos commissaires ont pu en juger, il n'a pas été pratiqué d'extravagance inutile par la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'exploitation et le maintien de ces embranchements. Dans les circonstances actuelles et en face des chiffres ci-dessus, il est difficile d'imaginer sur quoi l'on peut fonder l'espoir d'une réduction des tarifs.

A mesure que la population de cette région augmentera, ces tarifs baisseront sans doute dans une proportion matérielle. Dans le rapport du chemin de fer Chicago, Milwaukee et Saint-Paul pour 1894, on lit la déclaration suivante.

"Les taux moyens par tonne par mille reçus pour les marchandises durant les années ci-dessous mentionnées sont comme suit:—

	Centins.
1865	4·11
1870	2·82
1875	2·10
1880	1·76
1885	1·28
1890	0·95

BESTIAUX DE REPRODUCTION.

Il n'y a pas de doute que l'expédition de bestiaux, un par un, d'un endroit à un autre, pour la reproduction, au Manitoba et au Nord-Ouest, est grandement grevée (et, dans beaucoup de cas, empêchée) par les tarifs locaux de transport.

Dans les circonstances ordinaires d'expédition, il ne paraît pas que cela puisse être évité, tout en laissant à la compagnie du chemin de fer un montant suffisant pour payer le seul coût du transport ; quoique, peut-être, on puisse l'éviter par l'expédition d'un plus grand nombre de bestiaux à la fois ou par une combinaison pour l'expédition des bestiaux de reproduction dans les divers districts. Il faut se rappeler qu'un wagon complet doit souvent être mis à la disposition de l'expéditeur d'un seul animal. Cette question est entièrement expliquée dans le témoignage de M. Kerr (Annexe B).

GRAIN DE SEMENCE.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique prétend que le grain de semence a invariablement été transporté à moitié prix, chaque fois qu'il a été démontré qu'un changement de semence était désiré ou nécessaire. Dans quelques cas, le tarif a été d'un tiers, et parfois le transport a été fait gratuitement. Sous ce rapport, par conséquent, vos commissaires sont d'avis que les cultivateurs ont été traités libéralement par la compagnie.

TARIFS PRÉFÉRENTIELS.

La prétendue classification préférentielle des tarifs accordés à certaines personnes, est un sujet auquel vos commissaires ont donné une attention spéciale.

On prétendait que cette classification existe, mais on admettait, en même temps, qu'il serait difficile de prouver son existence, vu que les personnes en bénéficiant ne viendraient pas de leur plein gré rendre témoignage. En vertu des instructions données à vos commissaires, ils avaient le pouvoir d'émaner des ordres de comparution et offrirent de le faire si, par là, on pouvait obtenir des preuves à l'appui de l'accusation. Il fut déclaré en témoignage (témoignage, toutefois, basé sur des rumeurs) que MM. Gordon et Ironside jouissaient, pour le transport des bestiaux, d'un tarif spécial qui n'est pas accordé aux autres expéditeurs. M. Gordon a nié cela, et M. Robert Kerr, agent général du transport des marchandises et des voyageurs de la compagnie, a déclaré sous serment que cette maison a présentement les mêmes tarifs que tous les autres expéditeurs. Il a juré aussi qu'aucun tarif préférentiel n'est accordé pour aucun genre de transport effectué par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Au défaut d'une connaissance exacte des tarifs de mouture en transit peut-être attribué bon nombre des plaintes faites de ce chef.

Comme exemple des privilèges de mouture en transit, MM. Ogilvie et Cie achètent un wagon de blé à Brandon, l'expédient à Winnipeg, où il est transformé en farine et réexpédié à Brandon pour la consommation locale. La distance de Brandon à Winnipeg est de 133 milles et le tarif est de 16 centins par 100 livres. MM. Ogilvie et Cie paient le transport de Brandon à Winnipeg, lorsque le chargement est reçu. Lorsqu'ils réexpédient à Brandon, ils produisent le connaissement original acquitté, et cela est une preuve suffisante pour l'agent de Winnipeg pour expédier la farine au tarif de mouture en transit, qui opère comme suit :—

Fret sur un wagon de blé, de Brandon à Winnipeg et retour au même point, 30,000 livres, 266 milles à $21\frac{1}{2}$ c....	$64.50
Frais de garage à Winnipeg, 30,000 livres à 1 c. par 100 livres	3.00
Total....................	$67.50
Av.	
Par argent reçu, d'après connaissement, sur un wagon de blé de Brandon, 30,000 livres à 16 c..........	48.00
	$19.50

Pour le non-initié MM. Ogilvie et Cie paraîtraient donc jouir d'un tarif sur la farine, de Winnipeg à Brandon, de 6½c. par 100 livres. M. Kerr explique complètement cette question, Annexe B.

D'après les meilleurs renseignements possibles, nos commissaires sont d'opinion que tous les expéditeurs sont sur le même pied et qu'il n'existe pas de classification différentielle.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Vos commissaires ne pouvaient faire autrement que remarquer l'absence presque complète de plaintes de la part des grands expéditeurs dans tout le Manitoba et le Nord-Ouest.

Un seul commerçant de grain (M. Duncan McBean, de Winnipeg) a donné son témoignage, et il n'a prétendu que les tarifs sont déraisonnables. Vos commissaires se sont rendus personnellement chez un certain nombre des plus grands expéditeurs de grain de Winnipeg et les ont invité à rendre témoignage. Ils s'y sont refusés et ont déclaré en même temps n'avoir pas de plaintes à formuler. M. James Gordon, de MM. Gordon et Ironside, qui sont probablement les plus grands expéditeurs de bestiaux du Canada, a rendu témoignage à Pilot-Mound. Il n'avait pas de plainte à faire ; au contraire, il s'est déclaré parfaitement satisfait des tarifs et du traitement que sa maison, en général, reçoit de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en réalité, il semblerait extraordinaire, vu les grands intérêts de la compagnie en jeu, qu'elle suive une autre politique vis-à-vis ses clients.

Vu le fait que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique retient environ 18,000,000 d'acres de terre non vendues, et possède plus de trois mille milles de chemin de fer dans la province du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, il est évident que ses intérêts [doivent être identiques à ceux de ses clients ; et il est clair pour vos commissaires que les raisons d'égoïsme seraient à elles seules d'amples et efficaces sauvegardes contre la conduite de la compagnie dans l'organisation de sa politique générale. Toute politique autre qu'une politique favorable aux colons, serait tout simplement le suicide et la ruine de la compagnie, et il est évident, par le témoignage de ses officiers, qu'elle a adopté cette manière de voir.

Comme on pouvait naturellement s'y attendre, vos commissaires ne pouvaient pas s'empêcher de remarquer un désir manifeste de la part de la compagnie de donner tout l'encouragement possible, au moyen d'un tarif avantageux et de facilités additionnelles à toute personne désireuse de s'engager dans une industrie nouvelle pouvant ajouter aux affaires du pays et au trafic du chemin.

En conclusion, vos commissaires désirent exprimer leur opinion que beaucoup des plaintes proviennent de malentendus au sujet des tarifs, et que s'il avait été demandé des explications aux officiers de la compagnie à Winnipeg une partie considérable de ces malentendus serait disparue. Très souvent, au cours de l'enquête, vos commissaires ont demandé aux plaignants s'ils avaient fait un protêt formel ou communiqué avec les officiers de la compagnie à Winnipeg, et ont reçu une réponse négative. Il n'est que naturel que, dans des tarifs s'étendant sur un aussi grand système de chemins de fer, il existe quelques anomalies paraissant passer injustement sur certaines localités et certains intérêts. Mais, d'après la preuve faite et d'après les renseignements obtenus par vos commissaires, ceux-ci sont d'opinion que chacune de ces anomalies a été portée à des autorités de la compagnie, ou que des plaintes régulières ont été faites, chaque cas a été pris à son mérite par les officiers de la compagnie, une explication a été donnée et dans beaucoup de cas une réparation tangible a été accordée.

Nous sommes, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

P. S. ARCHIBALD,
Président.

WM. PEARCE.
W. H. ALLISON.

Commission des tarifs des chemins de fer.

TÉMOIGNAGE SOUS SERMENT DU VICE-PRÉSIDENT SHAUGHNESSY, DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, RENDU LE 1ER AVRIL 1895.

La question des tarifs de chemins de fer a été une des principales sources de discussion au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, durant un temps considérable, et quelques journaux, chambres de commerce, association agricoles et particuliers qui ont pris part à la discussion, ont adopté une position hostile à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sans bonne raison et à la suite d'un malentendu sur la situation réelle. Je ne doute pas que la plupart des personnes engagées dans cette agitation sont animées de motifs patriotiques et que les dures paroles dont certaines d'entre elles se sont servies en parlant du " monopole gigantesque " sont provoquées par la croyance que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et ses officiers, dans leur désir de retirer le plus de piastres possible du trafic, imposent des fardeaux non nécessaires à la population, repoussent les représentations que leurs auteurs croient être dans le plus grand intérêt de la compagnie et du pays, et méconnaissent en général la grande prospérité future du Manitoba et des Territoires.

Il a été souvent expliqué, et je crois que l'on peut avec à propos répéter ici que la Compagnie du Pacifique Canadien, avec environ trois mille milles de chemin de fer et près de dix-huit millions d'acres de terre dans le territoire en question, a un intérêt beaucoup plus élevé que tout autre individu ou société dans la prospérité future de cette région du pays, et qu'en conséquence les efforts de la compagnie devraient être—comme je puis affirmer en toute vérité qu'ils ont toujours été—de rendre aussi facile que possible pour le producteur de gagner sa vie, et par là de l'induire à venir demeurer dans cette région. Si la compagnie, vu les intérêts auxquels j'ai fait allusion, ignorait ou négligeait quelque chose tendant à ce résultat, elle serait gravement stupide et incompétente.

Depuis que les travaux ont été commencés, la compagnie a placé dans le pays près de deux cent millions de piastres de plus que toutes les subventions et tous les bonis en argent reçus des gouvernements et des municipalités ; et une partie considérable de cet argent a été placé dans des prolongements de chemins de fer entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses ; de sorte qu'aujourd'hui il y a au Manitoba un mille de chemin de fer par cent sept personnes, et dans les Territoires un mille par soixante-neuf personnes. D'autres sommes considérables ont été placées sur des embranchements et des tronçons nourriciers dans d'autres parties du Canada dans le but d'amener le trafic à la ligne principale et diminuer par là le pour-cent de dépense qui serait encouru en effectuant seulement le trafic tributaire de la ligne principale, si cette ligne ne dépendait que de ce seul trafic. Pour obtenir ces sommes d'argent considérables pour une entreprise de chemin de fer dans un pays nouveau, en face de l'opposition énergique des lignes existantes et dont les intérêts devaient évidemment être sérieusement affectés, il a fallu quelque assurance que ceux qui placeraient ainsi de l'argent recevraient un profit équitable. La compagnie a pu, jusqu'au dernier semestre, payer les charges fixes et redevances de toute nature, payer un dividende sur le capital-actions, sans charger pour le transport du trafic sur sa ligne un tarif plus élevé que celui des chemins de fer dans une situation semblable dans les régions plus densément peuplées des Etats-Unis. Ce fait est dû pour beaucoup à deux causes, et dans chacune de ces causes la population vivant le long de la ligne est intéressée. En premier lieu, les dépenses à compte du capital de la compagnie représentent les dépenses honnêtes pour la construction et pour l'acquisition des propriétés possédées par la compagnie, sans l'intervention de compagnies de construction, d'associations de spéculateurs, ou de parasites de quelque sorte que ce soit ; et en second lieu l'économie la plus rigide a été pratiquée dans l'exploitation du chemin et dans l'administration général de ses affaires.

L'excellent crédit que la compagnie a à l'étranger, à cause des faits ci-dessus, a été et, s'il est maintenu, continuera d'être un facteur essentiel dans la prospérité du Nord-Ouest. Sans cela, le réseau étendu d'embranchements entre Winnipeg et Moose-Jaw fournissant des facilités de chemin de fer à un territoire six fois plus étendu que la région tributaire de la ligne principale seule, aurait été une impossi-

bilité, et si ce crédit était sérieusement affecté, en aucun temps dans un avenir prochain par une nouvelle baisse de revenus de l'entreprise, provenant d'une cause quelconque, et qui soulèverait l'appréhension de ceux qui ont placé des fonds dans l'entreprise, toutes les valeurs fédérales ou provinciales en sentiraient immédiatement l'effet, et les capitalistes ou ceux qui ont l'intention de devenir colons verraient également le Nord-Ouest canadien avec crainte et défiance.

Mais on peut dire: ne pouvez-vous pas faire une réduction matérielle de vos tarifs à l'ouest de Winnipeg sans risquer une grande diminution de vos recettes? Avant de répondre à cette question en détail, laissez-moi donner des chiffres qui, je crois, apportent leurs propres conclusions. Durant l'année expirant le 30 juin 1893, les chemins de fer du Canada ont eu en recettes $52,042,396, équivalant à $3,465 de recettes brutes par mille de chemin. En déduisant de ces chiffres le parcours et les recettes du système du Pacifique Canadien, on trouve que tous les autres chemins de fer du Canada ont eu $3,383 de recettes brutes par mille. Mais dans les recettes du Pacifique Canadien sont incluses les recettes des lignes de paquebots, des lignes télégraphiques, des wagons-lits, et autres attributs produisant des recettes que ne servent pas à augmenter le revenu des autres lignes. En éliminant les profits provenant de ces sources, les recettes brutes par mille des lignes de cette compagnie seraient quelque peu au-dessous de la moyenne des autres chemins de fer canadiens. A l'exception de la Compagnie du Pacifique Canadien, et peut-être d'une ou deux petites compagnies exploitant un petit nombre de milles de chemin, pas un seul chemin de fer canadien a rapporté à ses propriétaires un centin sous forme d'intérêt sur le capital placé. Le système de l'Intercolonial, représentant une forte partie du parcours total, n'a pas gagné assez pour payer les dépenses d'exploitation, et une plus grande partie encore du parcours entier en ce pays a été incapable de faire face à ses obligations.

On peut admettre, sans aucun doute, que la ligne du Pacifique Canadien à l'est des grands lacs est aussi productive de recettes que la moyenne des autres lignes exploitées sur le même territoire. Dans ce cas, la moyenne par mille de chemin de fer possédé par la compagnie à l'ouest des lacs étant la même que celle dans l'est, il ne peut pas y avoir de bonne raison de plainte, de la part de qui que ce soit, que la compagnie reçoit un revenu brut exorbitant de ses propriétés dans les régions occidentales du Canada, surtout si le prix plus élevé des salaires, le coût plus considérable du combustible et des approvissionnements, les autres conditions qui entraînent une plus grande dépense dans l'exécution du trafic sont entrées en ligne de compte, et si l'on considère que les autres lignes canadiennes recevant le même revenu par mille font des affaires, non seulement sans profit, mais avec une perte réelle.

En se reportant au rapport de la Commission du Commerce entre Etats (*Interstate Commerce Commission*) pour l'année terminée le 30 juin 1893, vous trouverez que les chemins de fer, dans les Etats bordant la frontière canadienne et les grands lacs entre les océans Atlantiques et Pacifique, ont eu cette année-là des recettes brutes de $8,211 par mille en moyenne, environ deux fois et demie autant que les chemins de fer canadiens; et les chemins de fer compris dans les groupes 6 et 7 représentant les lignes en opération dans les Etats de Montana, Wyoming, Dakota-Nord, Dakota-Sud, Minnesota, Wisconsin, Iowa et Illinois, ont eu des recettes brutes moyennes de $5,350 par mille—environ 50 pour 100 de plus que les recettes du Pacifique Canadien par mille. Je mentionne ces deux groupes (6 et 7) parce qu'ils comprennent un territoire qui dans ses conditions générales ressemble le plus à notre territoire entre Port-Arthur et les montagnes Rocheuses.

Les recettes brutes considérables de ces chemins de fer aux Etats-Unis sont dues, sans doute, au fait qu'ils ont une population plus nombreuse, un tonnage plus considérable, et une plus grande diversité de trafic par mille, que n'ont les lignes canadiennes, et dont ils peuvent retirer un revenu. Dans ces circonstances, les chemins de fer du sud de la frontière peuvent, dans beaucoup de cas, coter un tarif local plus bas, sur certains articles, que ne le peuvent leurs voisins canadiens sur le territoire correspondant, et, en réalité, on peut à bon droit s'attendre à ce que toute la liste des taux, pour le transport des voyageurs et des marchandises, soit plus basse là où le volume du trafic est beaucoup plus considérable. Mais vous trouverez, en

comparant les statistiques de 1893, que les taux par voyageur par mille et par tonne de marchandise par mille, reçus par la Compagnie du Pacifique Canadien, ont été de 1·69 et 0·87 respectivement, tandis que les chemins de fer dans les États bordant la frontière canadienne entre les deux océans, ont reçu 2·19 et 1·02 respectivement; de sorte que ces chemins de fer américains ont été payés $29\frac{1}{2}$ pour 100 de plus pour chaque voyageur et $21\frac{4}{10}$ pour 100 de plus pour chaque tonne de marchandise, par mille de transport, que ne l'a été le Canadien du Pacifique. Si nous limitons nos comparaisons aux lignes à l'ouest des grands lacs, nous trouvons que les chemins de fer dans les Etats-Unis comprenant les groupes 6, 7 et 10, c'est-à-dire les chemins de fer du territoire entre le Wisconsin et la côte du Pacifique, ont reçu pour le transport des marchandises en 1892, une moyenne de 1·31 centin, et en 1893 une moyenne de 1·23 centin par tonne par mille, tandis que la moyenne sur la ligne Canadien du Pacifique entre le lac Supérieur et la côte du Pacifique, a été de 1·29 centin par tonne par mille en 1892, et 1·23 centin par tonne par mille en 1893. La moyenne par voyageur par mille a été de 2·32 centins sur les lignes des Etats-Unis, et 1·88 centin sur le Canadien du Pacifique.

Nonobstant le fait que les chemins de fer des Etats-Unis que je viens de mentionner ont reçu une moyenne plus élevée par voyageur et par tonne de marchandise par mille, et par conséquent des taux plus avantageux que les lignes du système du Pacifique Canadien sur le territoire correspondant, nous voyons qu'en 1892 environ 63 pour 100 du parcours compris dans les groupes 6, 7 et 10 n'ont donné aucun dividende aux actionnaires et qu'il a manqué 14 pour 100 de l'intérêt sur la dette fondée. Il peut n'être pas hors de propos de mentionner ici que ces trois groupes avec lesquels des comparaisons sont faites, comprennent la plus grande partie des systèmes du Northern-Pacific, du Southern-Pacific, de l'Union-Pacific et d'autres chemins de fer ayant reçu du gouvernement fédéral, des gouvernements des Etats et des municipalités, des subventions en argent et en terre de près de cent millions de piastres et soixante-quinze millions d'acres de terre.

Une erreur, et probablement une erreur naturelle, qui est faite par ceux qui sont engagés dans cette agitation au sujet des tarifs de transport, des différents points et aux différents points du Nord-Ouest, est qu'ils basent leurs comparaisons sur des tarifs presque entièrement fondés sur la distance, sans prendre en considération la grande différence de condition. La commission du commerce entre Etats, en prononçant son jugement sur la plainte de Evans *vs* La Compagnie du chemin de fer et de navigation d'Orégon, dit: " En déterminant ce qui est un tarif juste et raisonnable pour un article en particulier (le blé, par exemple), la commission prendra en considération les revenus et dépenses des tarifs de transport chargés sur ce même article sur les autres chemins autant que possible dans la même situation, les différences de condition entre le chemin de fer en question et les autres chemins, le montant relatif du trafic de plein parcours et local, la proportion de dépense supportée par l'article en question comparée au reste du trafic local, etc."

Vous trouverez que dans presque chaque cas le tarif de plein parcours sur le blé de Winnipeg à l'océan est comparé au tarif de plein parcours sur le même produit de Saint-Paul à l'océan. La comparaison est tout à fait déraisonnable. La Compagnie du chemin de fer Northern-Pacific, dont les lignes s'étendent dans le Manitoba, trouve qu'il lui est impossible de transporter les produits de la ferme de Winnipeg, Portage-la-Prairie, Brandon, etc., aux localités du Canada oriental ou riveraines de l'Atlantique, aux prix qu'elle obtient de Saint-Paul, Minnéapolis et Duluth à ces mêmes endroits de l'est; mais vu le tarif comparativement plus bas chargé par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de Fort-William aux localités de l'est, la Compagnie du chemin de fer Northern-Pacific est obligée d'accepter pour les produits de la ferme du Manitoba, un tarif plus bas, de Minnéapolis et Duluth, qu'il ne charge pour le trafic léger de localités situées à une égale distance dans le Dakota-Nord et Minnéapolis et Duluth. C'est un fait bien connu que les chemins de fer de l'ouest, aux Etats-Unis, qui ont leur terminus à Minnéapolis et Duluth chargent, en réalité, le même tarif pour les marchandises à destination de ces deux villes. En consultant leur tarif, on verra que les taux de l'ouest à Minnéapolis, Saint-Paul, Como, West-Superior et Duluth sont uniformes, et Duluth est à la tête de la naviga-

tion des lacs pour le territoire en question, et à cause de la pratique que j'ai mentionnée ci-dessus, Saint-Paul et Minnéapolis sont dans la même position que Duluth; de sorte qu'en faisant une comparaison des tarifs Saint-Paul et Minnéapolis devraient être comparés à Fort William, tête de la navigation des lacs pour le Nord-Ouest canadien, et non pas à Winnipeg. Les tarifs de Winnigeg devraient être comparés avec ceux des localités situées aussi loin à l'ouest de Saint-Paul que Winnipeg l'est à l'ouest de Fort-William, soit 425 milles. La déclaration au sujet des tarifs, que M. Kerr fera en détail, fait cette comparaison et démontre que dans chaque cas le tarif du Pacifique Canadien jusqu'à Fort-William est plus bas que le tarif depuis les localités correspondantes, par le Great-Northern ou le Northern-Pacific, jusqu'à la tête des lacs; et que le tarif, par voie ferrée, jusqu'à l'océan, est plus bas, dans presque chaque cas, par le Pacifique Canadien que par l'une ou l'autre des autres lignes, à partir des points correspondants. Mais, comme question de fait, ces tarifs de transport tout par voie ferrée jusqu'à la mer, par l'une ou l'autre route, sont peu importants. Je crois qu'on peut affirmer sans crainte que moins d'un pour cent de la récolte de blé du Minnesota et du Dakota est expédié directement des lieux de production à New-York ou à tout autre port de mer. Cela est dû à l'énorme demande des minoteries de Minnéapolis et Duluth.

Le blé produit dans le Minnesota et le Dakota, lorsqu'il est expédié comme blé, part de Duluth ou passe par Duluth durant la saison de navigation, et depuis plusieurs années il n'a pas été praticable de le transporter entièrement par chemin de fer à l'océan en quantité appréciable. Lorsque, d'occasion, une expédition de ce genre est faite, c'est dû, en règle générale, à ce que l'association des minotiers trouve que le marché est plus favorable à l'expédition du blé que de la farine, ou à ce qu'un surplus des qualités inférieures dont les minotiers n'ont que faire, s'est accumulé à Duluth ou Minnéapolis. Nous pouvons dire, d'après notre propre expérience, que notre raccordement direct, la ligne du Sault, nous a, durant les quatre dernières années, délivré dans l'ensemble moins de deux cent mille boisseaux de blé pour l'expédition aux Etats de l'est ou pour l'exportation par les ports de l'est. Durant l'hiver de 1893-94 à peu près pas de grain a été transporté, par voie ferrée, du Nord-Ouest canadien à Montréal, très peu durant l'hiver de 1892-93, et cinq cent mille boisseaux seulement durant 1891-92. De sorte qu'en étudiant la question des tarifs de transport des grains, le coût du transport des localités de l'intérieur à Fort-William et le tarif d'été par eau, ou par chemin de fer et par eau, de Fort-William au lieu d'exportation ou de consommation, sont les seuls articles dignes de considération. Je crois que les tableaux donnant les tarifs comparatifs depuis les localités de l'intérieur jusqu'aux ports des lacs, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, le chemin de fer Great-Northern et le chemin de fer Northern-Pacific, sont suffisants pour démontrer que les cultivateurs du Nord-Ouest canadien n'ont pas de raison de se plaindre en ce qui concerne cette partie de la route. Le blé ayant atteint l'élévateur de Fort-William est livré à la plus large concurrence possible. Nous n'avons aucun intérêt dans son transport depuis cet endroit, si ce n'est la quantité requise pour le lest de nos navires, et cette quantité nous la transportons à un taux de fret très bas; le plus haut que nous ayons obtenu a été 9 centins par boisseau—de Fort-William à Montréal—et durant les deux dernières années nous restons dans les limites du vrai en disant que la moyenne n'a pas dépassé 7½ centins par boisseau. La plus grande partie du grain est, tout naturellement, distribuée de Fort-William par la route fluviale.

M. T. G. Shaughnessy, vice-président du chemin de fer Canadien du Pacifique, est comparu devant les commissaires et s'est déclaré prêt à répondre à toutes les questions qui lui seraient posées.

M. Shaughnessy dit que M. Kerr lui a donné copie d'une communication reçue des Patrons d'Industrie, de Russell, Manitoba, et qu'il a compris que les commissaires aimeraient à avoir quelques renseiguements à ce sujet.

En résumé, dit M. Shaughnessy, ce mémoire relate en premier lieu les recettes par mille de parcours de tous les chemins de fer canadiens, y compris le Pacifique Canadien, le Grand-Tronc et l'Intercolonial.

En prenant les tarifs par mille de parcours sur le Grand-Tronc et l'Intercolonial, et en supposant que le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'est de Callendar, a les mêmes recettes que le Grand-Tronc, on arrive à la conclusion que notre tarif est trop élevé. On dit que les recettes par mille de parcours sont de $1.03 sur le Grand-Tronc, de 69 centins sur l'Intercolonial, tandis que les recettes moyennes pour tout le parcours des chemins de fer du Canada sont de $1.13.

Les patrons disent: "Il est naturel de supposer qu'en exploitant les 2,516 milles à l'est de Callendar, le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour obtenir une part du trafic, est obligé de descendre aux recettes moyennes par mille de parcours des chemins de fer contre lesquels il fait la concurrence. Présumant que les recettes moyennes par mille de parcours, à l'est de Callendar, sont de $1.05, contre $1.03 de recettes moyennes par mille de parcours sur le Grand-Tronc, et 69 centins sur l'Intercolonial, il faut que le Pacifique Canadien, pour maintenir une moyenne de $1.50 par mille de parcours sur toute sa ligne, gagne plus de $2 par mille de parcours sur les 3,268 milles à l'ouest de la station de Callendar; ces taux sont exorbitants comparés aux recettes par mille de parcours à l'est de Callendar, et établissent une classification différentielle d'autant contre le travail et l'industrie qui fournissent le trafic dans l'ouest, et par conséquent affecte la prospérité de la population et retarde le développement du pays. Ils sont exorbitants comparés aux besoins du capital employé à la construction du chemin et à l'exploitation de celui-ci."

En d'autres termes, ils partent de la présomption que vos recettes par mille de parcours ne doivent pas être plus considérables entre Callendar et la côte de l'Atlantique que sur le Grand-Tronc, et que si elles ne le sont pas nous devons alors gagner $2 par mille de parcours sur les 3,268 milles à l'ouest de Callendar.

Il me semble que le meilleur moyen est de faire une série de comparaisons avec les Etats-Unis, où il y a des lignes de chemin de fer dans une situation semblable à celle du nôtre traversant le territoire correspondant.

Nous avons quelque difficulté à distribuer les recettes par mille de parcours de manière à arriver aux chiffres exacts, car en organisant notre économie interne entre les divisons et en établissant le coût de l'exploitation des différentes sections du système, nous tâchons, dans la distribution des recettes de mettre en ligne de compte les conditions sous lesquelles cette section est exploitée. Ainsi, sur le tarif de plein parcours d'Ontario au Manitoba, les lignes à l'est de Port-Arthur reçoivent une plus faible proportion de parcours. Ce serait une tâche difficile et sérieuse de parcourir les rapports et calculer les recettes de telle ou telle section.

Pour montrer quelles sont les recettes sur les lignes corrrespondantes, je prendrai quatre des lignes les plus importantes.

Le New-York-Central : New-York à Buffalo.

Le Lake-Shore et Michigan-Southern : Buffalo à Chicago.

Le Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, entre Chicago et Saint-Paul, et le Northern-Pacific, entre Saint-Paul et la côte du Pacifique.

On trouve ici que les recettes de toute source du New-York-Central sont de $1.62\frac{3}{10}$ par mille de parcours.

Le Lake-Shore et Michigan-Southern, $1.64\frac{4}{10}$ par mille de parcours.

Le Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, $1,47\frac{2}{10}$ par mille.

La ligne du Northern-Pacific, à l'est de Montana, $2.06\frac{4}{10}$.

La ligne du Northern-Pacific, Idaho et Montana, $1.57\frac{5}{10}$.

La ligne du Northern-Pacific, à l'ouest de l'Idaho, $1.74.

Cela comprend les système entier de chemins de fer entre l'Atlantique et le Pacifique.

Les Patrons disent que les recettes de la Compagnie du Pacifique Canadien sont, par mille, $1.50. Si nous nous arrêtons sur ce chiffre nous remarquons qu'il faut entrer dans nos recettes brutes un grand nombre d'item desquels le Northern-Pacific et autres lignes ne retirent aucun revenu, par exemple le télégraphe, les steamers, les wagons-lits, etc. Mettant cette objection de côté, je donne toutes les recettes

de notre réseau de façon à ce que les comparaisons soient aussi larges que possible. Une autre erreur qu'ils font, c'est de prendre notre rapport comme si l'année finissait le 30 juin, tandis qu'elle correspond réellement à l'année de calendrier. Admettons cependant que tous leurs calculs sont à peu près exacts, vous pouvez voir que nous sommes encore plus bas que tous les autres systèmes, excepté le Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, qui n'atteint que $1.47 $\frac{2}{10}$, pendant que nous arrivons à $1.50. Nos recettes, je le répète cependant, conprennent les item que j'ai mentionnés et qui ne se rencontrent pas pour les autres lignes.

Ces messieurs entrent dans une autre discussion, et je ne suppose pas que vous désiriez me les voir suivre, car le sujet qu'ils entament est tout à fait en dehors de la question. Il s'agit de notre tarif et de la manière dont il est affecté par le coût de nos lignes, et ces messieurs disent en résumé :

"Quand le capital d'abord estimé à $271,000,000 est réduit par le cadeau de $100,000,000, qui se décompose comme suit :

"Vingt-cinq millions de dollars en argent pour la ligne principale.

"Trente millions de dollars pour le rachat de 6,333 acres de terre.

"Terres accordées pour la ligne principale et pour les embranchements, plus de 20,000,000 d'acres.

"Après déduction du rachat des terres et des autres sources de support public aux branches comprises dans le réseau du Pacifique Canadien, le tout se montant à cinq ou six millons de dollars, le dividende de 3 pour 100 sur les $271,000,000 est excessif, surtout si on le compare avec les 3 pour 100 du coût du chemin de fer Grand-Tronc et les salaires que se font les habitants dans la province du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest."

La question ainsi posée est très large, et il me faut y répondre en détail.

Le Président—Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de parler sur ce sujet, qui est tout à fait en dehors de la compétence de la commission.

M. Shaughnessy—M. Kerr s'est occupé de toutes ces questions dans le relevé qu'il a présenté aux Patrons, tout aussi bien pour notre tarif général que pour les conditions particulières faites à certaines consignations, et on a voulu montrer que nos prix étaient exorbitants.

Le Président—Les opinions sont partagées au sujet de l'entrée du Northern-Pacific dans le réseau. Certaines personnes prétendent que votre tarif en a été réduit, d'autres pensent le contraire.

M. Shaughnessy—Les réductions ont été faites de temps en temps, au fur et à mesure de l'augmentation des affaires, et le tarif actuel est la résultante de ces réductions successives.

Le Président—Ces réductions ont-elles été faites sans égard pour les dépenses de construction d'autres lignes ?

M. Shaughnessy—Oui, une compagnie de chemin de fer bien administrée doit toujours avoir en vue la prospérité des gens qui habitent le long de ses lignes, parce que cette population, si peu importante qu'elle soit, est un facteur essentiel dans les affaires de la compagnie. Si par une mauvaise politique vous mettez vos patrons dans un état d'infériorité, comparé à ceux des lignes avoisinantes, il est évident que leurs marchandises s'en vont chez ces derniers, vos patrons en souffrent peut-être, mais la compagnie en souffre aussi certainement. Les gérants des compagnies de chemins de fer ont chaque jour des questions de ce genre à étudier, et ils savent très bien que ce sont, pour le bien-être et l'avenir d'une compagnie, les plus importantes et les plus dignes de toute leur attention. Si nous trouvons que nous pouvons augmenter le trafic sur un point quelconque de notre ligne en faisant une concession, nous sommes toujours très heureux de la faire, et l'augmentation de trafic qui résulte est certainement le facteur le plus important pour amener les compagnies de chemins de fer à abaisser leurs prix.

M. Allison—Si le peuple pouvait croire cela il en serait joliment heureux.

M. Shaughnessy—Mais tant qu'il y aura sur terre des gens et des chemins de fer, on discutera toujours au sujet des tarifs de ces derniers.

Nous avons 1,400 stations sur notre ligne, et si nous perdons seulement $10 par semaine, cela fait tout de suite une diminution de $14,000 dans nos recettes. Nous

avons donc tout intérêt à nous tenir à la hauteur pour faire face à toute concurrence et avoir le plus de transit possible.

On a parlé du chemin de fer de Calgary et Edmonton, et aussi, je crois, du chemin de fer de Régina et Lac-Long. Je vais dire quelle est la position de la compagnie au sujet de ces lignes.

Ces deux lignes ont été construites, je crois, sur les instances du gouvernement fédéral par des compagnies privées dans le but de rendre possible l'accès des terres aux environs de Prince-Albert et d'Edmonton.

Notre compagnie n'a rien eu à faire avec la construction de ces deux lignes. Nous n'avons reçu aucune portion du subside, mais à titre d'expérience nous avons consenti à faire le service sur ces deux lignes une fois construites, pour cinq ans, à condition que les propriétaires nous donnent des garanties suffisantes contre les pertes à encourir. Notre arrangement avec le Régina et Lac-Long se termine dans un an, et, comme je le répète, ce chemin de fer n'est pas notre propriété, nous ne l'avons pas affermé, et le chemin de Calgary et Edmonton est exactement dans la même position vis-à-vis de nous.

Le Président—Quelle est la longueur de l'embranchement de Prince-Albert ?

M. Shaughnessy—Le Régina et Lac-Long, ainsi que nous l'appelons, a environ 250 milles de long. Il y a eu des bons d'émis pour environ trois millions et demi de dollars.

Le Président—Quelles sont les recettes de cette ligne ?

M. Shaughnessy—Les recettes nettes pour l'an dernier ont été d'environ $800 appliquées au compte d'intérêt, si tant est qu'il y ait des intérêts à payer.

M. Pearce—Ils ont une subvention de $80,000, n'est-ce pas ?

M. Shaughnessy—Oui, mais cette subvention s'en va aux porteurs des bons. De la ligne elle-même tout ce qu'ils peuvent avoir, c'est $800.

M. Pearce—Quelle est la position du Calgary et Edmonton ?

M. Shaughnessy—Ce chemin de fer a un compte, capital beaucoup plus fort, environ $5,500,000 qui représentent la vente des bons émis. Cette ligne rapporte $33,000 nets sur sa longuenr totale, qui est de 300 milles.

M. Pearce—Elle a aussi une subvention n'est-ce pas ?

M. Shaughnessy—Oui, une subvention du même montant, $80,000, mais nous n'avons rien à faire avec.

Le Président—N'avez-vous pas quelque droit dessus comme garantie.

M. Shaughnessy—Nos garanties sont dans les terres. Je dois ajouter, cependant, que les recettes pour le service de l'État : transport de provisions pour la police à cheval ou pour le département des affaires indiennes, sont déduites de la subvention.

Le Président—Vous rappelez-vous quelles sont les recettes brutes ?

M. Shaughnessy—En 1894, les recettes de l'Edmonton et Macleod ont été de $93,988.73, pendant que les dépenses atteignaient $60,537.79, laissant un profit net de $33,450.94 sur une longueur de 297 milles.

Le Président—Cet état a-t-il été publié dans le rapport du département des chemins de fer et canaux ?

M. Shaughnessy—Oui, mais dans ce rapport on donne les six derniers mois de 1893 et les six premiers de 1894. Comme je l'ai déjà dit, des recettes provenant de l'État, nous ne retirions aucun profit, car elles sont déduites de la subvention de $80,000.

M. Pearce—Quelles ont été les recettes de la ligne de Régina et Lac-Long ?

M. Shaughnessy—Les recettes brutes en 1894 étaient de $52,207.96, et les frais d'exploitation $51,335.84 ; le profit net était de $872.12.

Quoi que nous puissions faire pour les lignes qui sont notre entière propriété, il est évident que nous ne pourrons pas réduire nos prix de la même façon pour les lignes sur lesquelles nous n'opérons qu'avec des garanties. Ayant la garantie contre les pertes, de la part de ces compagnies privées, il serait peu juste de notre part de prendre avantage de cette garantie pour travailler à perte, sachant que la compagnie devait payer la différence.

Le Président—Voulez-vous dire brièvement pourquoi votre compagnie exige des fermiers qu'ils fassent passer le grain qu'ils expédient par les élévateurs.

M. SHAUGHNESSY—Notre but, au commencement, était d'obtenir le grain dans nos propres élévateurs en aussi bonne condition que possible. Un fermier peut faire une expédition de 500 milles de Fort-William, et quand son grain arrive là, si on n'en a pas pris soin, il peut très bien n'être que de la qualité n° 2 ou n° 3, ou même être refusé parce qu'il est sale ou humide. C'est dont le fermier qui perd, tandis qu'avec les élévateurs, son blé peut parvenir à Fort-William, être coté qualité n° 1, et se vendre le plus haut prix du marché. C'est donc dans le but d'avoir du grain en très bonne condition que nous avons adopté cette pratique qui prévaut aussi dans presque tous les Etats de l'ouest. Nos fermiers ne seraient plus satisfaits maintenant si nous agissions autrement, et c'est dans leur intérêt que nous maintenons le présent état de choses. Les élévateurs, dans l'ouest, ne nous appartiennent pas, et nous ne retirons d'eux aucun revenu. Ce sont des entreprises privées, compagnies meunières, acheteurs de grains ou compagnies d'élévateurs, qui ont toutes l'habitude d'acheter des grains et de les nettoyer.

Le PRÉSIDENT—Fait-on beaucoup de profit avec ces élévateurs ?

M. SHAUGHNESSY—Je ne suis pas très bien renseigné à ce sujet.

M. PEARCE—Y a-t-il beaucoup de compagnies d'élévateurs dans le pays ?

M. SHAUGHNESSY—Il y a la Northern Elevator Company, les élévateurs des fermiers et aussi les élévateurs des meuniers.

M. PEARCE—Dans le Minnesota et le Dakota il y a des compagnies d'élévateurs qui ne font aucune transaction sur les grains. Je ne sais pas si ici il y en a une seule qui ne commerce pas sur le grain.

M. SHAUGHNESSY—Il y a les élévateurs des fermiers.

M. PEARCE—Ils sont aussi acheteurs de grains.

M. SHAUGHNESSY—Les Ogilvies fournissent des élévateurs aux fermiers de qui ils achètent le grain, de cette façon il leur faut moins d'espace et moins d'appareils de nettoyage dans leurs moulins. La *Lake of the Woods Milling Company* fait de même. Pour bien établir la nécessité des élévateurs de nettoyage, je puis ajouter qu'il y a deux ans nous avons loué à Port-Arthur un élévateur d'une capacité de 350,000 boisseaux à un nommé King, qui le transforma en élévateur à nettoyer. Nous ne faisons en général aucun nettoyage dans nos élévateurs, tout ce que nous désirons, c'est que le grain soit bien divisé suivant sa qualité par des inspecteurs. Nous avions donc loué à King, et pendant l'année dernière il a reçu et nettoyé 900,000 boisseaux de blé. Ce chiffre représente son ouvrage au commencement de l'année, il doit probablement dépasser 1,000,000 de boisseaux à l'heure actuelle. Ceci montre bien qu'il faut que quelque chose soit fait avant que le blé soit vendable.

Le PRÉSIDENT—M. King a-t-il fait de l'argent dans cette entreprise?

M. SHAUGHNESSY—Je ne puis donner le résultat en dollars et centins, mais je crois que le profit réalisé par M. King a été très encourageant. Dans tous les cas, qu'il soit bien compris que notre seul but est d'empêcher les acheteurs à l'étranger de condamner le blé du Manitoba parce qu'ils tombent par hasard sur un lot qui n'est pas en bon état. La façon de procéder dans les élévateurs de l'est est différente de celle des élévateurs de l'ouest, mais le but poursuivi et atteint est le même. C'est pourquoi nous insistons toujours pour que le grain passe par les élévateurs au lieu d'être expédié directement sans préparation.

RELEVÉ

(42)

Des sommes payées en réclamation de prime sur fer en gueuse fabriqué au Canada, indiquant les quantités pour lesquelles la réclamation a été faite, les noms des réclamants, et les provinces dans lesquelles se trouvent leurs usines, ainsi que les sommes payées dans chaque cas, depuis le 4 avril 1894 jusqu'au 4 avril 1895.

Date.	Tonnes.	Somme payée.	A qui payée.
		$ c.	
4 avril 1894	581·1190	1,163 19	Canada Iron Furnace Co., (limitée).
4 do 1894	553·0560	1,106 56	J. McDougall et Cie.
5 do 1894	2,195·0960	4,390 96	Londonderry Iron Co., (limitée).
7 do 1894	2,750·1600	5.501 60	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., (lim.)
4 mai 1894	568·0150	1,136 15	Canada Iron Furnace Co., (limitée).
4 do 1894	2,393·0096	4,786 09	Londonderry Iron Co., (limitée).
5 do 1894	2,541·1000	5,083 00	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., (lim.)
5 juin 1894	2,176·0992	4,352 99	Londonderry Iron Co., (limitée).
6 do 1894	3,091·0400	6,182 40	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., (lim.)
11 do 1894	662·0750	1,324 75	Canada Iron Furnace Co., (limitée).
30 do 1894	581·0560	1,162 56	John McDougall et Cie.
30 do 1894	610·0210	1,220 21	Canada Iron Furnace Co., (limitée).
30 do 1894	1,753 0720	3,506 72	Londonderry Iron Co., (limitée).
9 juill. 1894	2,693·0600	5,386 60	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., (lim.)
13 do 1894	397·0000	794 00	Pictou Charcoal Iron Co., (limitée).
2 août 1894	616·1800	1,233 80	Canada Iron Furnace Co., (limitée).
3 do 1894	561·1472	1,123 47	Londonderry Iron Co., (limitée).
8 do 1894	346·0000	692 00	Pictou Charcoal Iron Co., (limitée).
10 do 1894	2,042·0800	4,084 80	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., (lim.)
6 sept. 1894	1,771·0000	3,542 00	do do do
12 do 1894	338·0000	676 00	Pictou Charcoal Iron Co., (limitée).
5 do 1894	310·1370	621 37	J. McDougall et Cie.
5 do 1894	433·0360	866 36	Canada Iron Furnace Co., (limitée).
11 do 1894	1,876·1600	3,753 60	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., (lim.)
11 do 1894	316·0000	632 00	Pictou Charcoal Iron Co., (limitée).
3 nov. 1894	807·1360	1,615 36	Canada Iron Furnace Co., (limitée).
7 do 1894	2,484·0000	4,968 00	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., (lim.)
13 do 1894	323·0000	646 00	Pictou Charcoal Iron Co., (limitée).
3 déc. 1894	804·0260	1,608 26	Canada Iron Furnace Co., (limitée).
5 do 1894	2,530·0000	5,060 00	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., (lim.)
3 janv. 1895	791·0280	1,582 28	Canada Iron Furnace Co., (limitée).
7 do 1895	2,265·1000	4,531 00	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., (lim.)
4 fév. 1895	1,184·1000	2,369 00	do do do
4 do 1895	573·0670	1,146 67	Canada Iron Furnace Co., (limitée).
4 mars 1895	560·0420	1,120 42	do do
3 avril 1895	548·0880	1,096 88	do do
4 do 1895	1,490·0320	2,980 32	Londonderry Iron Co., (limitée).
Total	46,523·1380	93,047 37	

RÉCAPITULATION.

——	Nombre de tonnes.	Somme payée. $ c.
Canada Iron Furnace Co., (limitée), située à Trois-Rivières, Qué	7,557·0330	15,114 33
J. McDougall et Cie, située à Drummondville, Qué	1,445·0490	2,890 49
Londonderry Iron Co. (limitée), située à Londonderry, N.-E	10,570·0560	21,140 55
New Glasgow Iron, Coal and Ry. Co. (limitée), située à New-Glasgow, N.-E.	25,231·0000	50,462 00
Pictou Charcoal Iron Co. (limitée)	1,720·0000	3,440 00
Total	46,523·1380	93,047 37

N. CLARKE WALLACE,
Contrôleur des douanes.

29 avril 1895.

RÉPONSE

(42A)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 3 juin 1895 : Pour un état indiquant les diverses sommes payées comme primes à la fabrication du fer en gueuse en Canada avec du minérai canadien, les quantités fabriquées, les noms des personnes qui ont reçu ces primes, et tous autres détails de nature à faire connaître le résultat produit par ces primes, depuis la date du dernier état ; aussi, un état similaire quant aux primes payées sous l'empire de l'acte de 1894, 57–58 Vic., chap. 9, sur les barres de fer puddlé et sur les billettes d'acier.

Par ordre,

W. H. MONTAGUE,
Secrétaire d'État.

ÉTAT indiquant les diverses sommes payées comme primes à la fabrication du fer en gueuse en Canada avec du minerai canadien, les quantités fabriquées, les noms des personnes qui ont reçu ces primes, et tous autres détails de nature à faire connaître le résultat produit par ces primes, depuis la date du dernier état ; aussi, un état similaire quant aux primes payées sous l'empire de l'acte de 1894, 57–58 Vic., chap. 9, sur les barres de fer puddlé et sur les billettes d'acier.

Date des paiements.	A qui ces sommes ont été payées.	Localité.	Nombre de tonnes de fer en gueuse.	Prime payée.
1895.				$ c.
3 mai.......	Canada Iron Furnace Co. (limitée)...	Trois-Rivières, Qué.	548·0830	1,096 83
4 juin......	do do ...	do	607·0750	1,214 75
4 mai..	Londonderry Iron Co. (limitée).	Londonderry, N.-E.... .	2,250·0720	4,500 72
5 juin .. .	do do	do	2,220·1472	4,441 47
		Totaux....	5,626·1772	11,253 77

Le dernier relevé a été fait jusqu'au 5 avril 1895. Il n'a pas été payé de primes sur les barres de fer puddlé, non plus que sur les billettes d'acier,

F. E. KILVERT,
Commissaire intérimaire.

MINISTÈRE DES DOUANES,
OTTAWA, 25 juin 1895.

MESSAGE

(48)

ABERDEEN.

Le gouverneur général transmet à la Chambre des communes les minutes des procédures de la récente convention entre les représentants des gouvernements du Canada et de Terreneuve au sujet de l'union de Terreneuve avec le Canada, ainsi que copies des documents ayant rapport à l'union projetée.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, mai 1895.

OTTAWA, 4 avril 1895.

Une conférence entre les représentants du gouvernement du Canada et les représentants du gouvernement de Terreneuve fut ouverte dans le bureau du premier ministre du Canada, à 10.30 heures du matin, aujourd'hui.

Etaient présents :

Représentant le gouvernement du Canada :—L'honorable sir Mackenzie Bowell, C.C.M.G., l'honorable sir Adolphe Caron, C.C.M.G., l'honorable George E. Foster, l'honorable John Haggart.

Représentant Terreneuve :—L'honorable Robert Bond, l'honorable E. P. Morris, l'honorable G. H. Emerson, l'honorable W. H. Horwood.

Sur motion de l'honorable Robert Bond, appuyé par sir Adolphe Caron, l'honorable sir Mackenzie Bowell, premier ministre du Canada, fut élu président de la conférence.

Le président annonce que son secrétaire particulier, M[r] J. Lambert Payne, agirait en qualité de secrétaire de la conférence.

Le président lut les minutes suivantes du conseil, comme formant la base de la réunion :

COPIE CERTIFIÉE *des minutes de l'honorable Conseil exécutif, approuvées par Son Excellence le gouverneur le 25 mars 1895.*

Le comité du conseil a reçu le télégramme du comte d'Aberdeen à Votre Excellence, en date du 1[er] mars 1895. Le comité conseille à Votre Excellence de vouloir bien informer le gouvernement de la confédération du Canada qu'une délégation du gouvernement de Terreneuve, chargée de discuter la question des termes d'union entre cette colonie et le Dominion, partira d'ici par le steamer de la malle demain, et que les délégués seront l'honorable R. Bond, secrétaire colonial, et les honorables E. P. Morris, George H. Emerson et W. H. Horwood.

T. O'BRIEN, *lieut-colonel, gouverneur.*

EXTRAIT *d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le 1er avril 1895.*

Le comité du Conseil privé, sur la recommandation de sir Mackenzie Bowell, le premier ministre, à qui a été soumise une dépêche télégraphique du gouverneur de Terreneuve, datée du 25 mars 1895, informant Votre Excellence du fait que quatre membres du Conseil exécutif sont en route pour Ottawa pour discuter avec les conseillers de Votre Excellence les termes d'union avec la confédération du Canada, recommande que l'honorable sir Mackenzie Bowell, C.C.M.G., l'honorable sir Adolphe Caron, C.C.M.G., l'honorable George E. Foster et l'honorable John Haggart soient nommés un sous-comité du Conseil privé pour rencontrer les membres du gouvernement de Terreneuve en conférence et discuter avec eux l'objet de leur mission.

JOHN J. McGEE, *greffier du Conseil privé.*

A l'honorable premier ministre.

Sir Terrence O'Brien au gouverneur général.

SAINT-JEAN, TERRENEUVE, 25 mars 1895.

Quatre membres du Conseil exécutif, MM. Bond, Morris, Emerson, Horwood, partent demain pour Ottawa.

O'BRIEN.

Il a été convenu que des minutes des procédures de chaque jour seraient préparées, et seraient signées par les membres de la conférence le jour suivant.

Il fut résolu que les heures de réunion seraient de 10 à 12.30 heures dans la matinée et de 3 à 5 dans l'après-midi—sauf telles modifications que pourraient exiger les circonstances.

L'honorable M. Foster demanda un état complet des obligations financières de Terreneuve, son commerce, ses revenus et ses dépenses, son tarif, et autres affaires semblables affectant une base d'union.

L'honorable M. Bond répliqua qu'il serait prêt le lendemain matin à déposer devant la conférence les états demandés.

A 12.10 heures du matin la conférence fut ajournée à 10 heures du matin le lendemain.

MACKENZIE BOWELL, *président*,
ADOLPHE P. CARON,
GEORGE E. FOSTER,
JOHN HAGGART,

R. W. BOND,
E. P. MORRIS,
GEO. E. EMERSON,
W. H. HORWOOD.

OTTAWA, 5 avril 1895.

La conférence se réunit à 10 heures du matin, tous les membres étant présents.

L'honorable M. Bond soumit les états suivants :

A. Dette publique.
AA. Annexe à A.
B. Obligations de Terreneuve à la banque de Montréal.
BB. Obligations de chemins de fer.
C. Revenu, dépenses et emprunts.
CC. Subventions postales.

D. Importations et exportations par Terreneuve de 1882 à 1894 au et du Canada et aux et des Etats-Unis.

E. Valeur totale des exportations et importations, 1882 à 1894.

F. Subventions aux steamers, payées par le gouvernement de Terreneuve en 1894.

G. Principaux articles d'exportation pour les années 1886 à 1894, les deux années incluses.

H. Exportations de morue séchée de Terreneuve et du Labrador.

J. Pêches de saumon (y compris le Labrador).

K. " de hareng "

L. " de homard.

M. " aux phoques, Terreneuve et Labrador.

N. Exportations du cuivre.

O. Exportations de pyrites de fer.

P. Exportations de bois de construction.

Q. Pêches sur les bancs.

R. Valeur totale des pêcheries, Terreneuve et Labrador.

S. Trafic et commerce.

T. Dépôts dans les banques d'épargnes.

La conférence s'ajourne jusqu'à 10 heures du matin le lendemain.

MACKENZIE BOWELL,	R. BOND,
ADOLPHE P. CARON,	E. P. MORRIS,
GEORGE. E. FOSTER,	G. H. EMERSON,
JOHN HAGGART,	W. H. HORWOOD,

ÉTAT

Indiquant la dette publique de la colonie de Terreneuve le 31 décembre 1894, le
et pour quelles fins, ainsi que

Dette.	Créanciers.	Quand et pour quel objet contractés.
$ c.		
95,747 23	Différ. personnes..	1846 et 1891, pour reconstruire la ville de Saint-Jean ....
5,031 93	do ..	1858 et 1891, pour niveler la rne Carbonear........................
19,666 22	do ..	1856 et 1860, consolidation d'une partie de la dette publique........
461 54	do ..	1860, pour la construc. d'un asile des pauvres, et termner le penitencier.
35,061 26	do ..	1864, 65, 66 et 67, pour construire des égouts à Saint-Jean ....
32,630 00	do ..	1865, consolidation de la dette publique ....
86,307 00	da ..	1866 et 1870 do do ....
327,634 11	do ..	1872 et 1873 do do ....
203,768 77	do ..	1875 do do ....
34,500 00	do ..	1875, pour la construction d'un hôpital à Saint-Jean ....
10,000 00	do ..	1875, pour la construction d'un magasin pour les huiles inflammables...
8,350 00	do ..	1875, service public, construc. d'écoles, et explorations de chemins de fer.
57,450 00	do ..	1876, service public de la colonie..................................
98,000 00	do ..	1878, consolidation d'une partie de la dette publique ....
23,800 00	do ..	1878, service public de la colonie ....
15,192 00	do ..	1879, consolidation d'ıne partie de la dette publique ....
145,000 00	do ..	1882, pour défrayer certaines dépenses, chemin de fer de Terreneuve ..
4,600 00	do ..	1883, amélioration des havres de Grand-Banc et Fortune..............
36,500 00	do ..	1883, phares, océan et havre, Saint-Jean............................
50,000 00	do ..	1883, consolidation d'une partie de la dette publique ....
600,000 00	do ..	1883 et 1884, construction d'une cale seche à Saint-Jean............
240,000 00	do ..	1886, liquidation de certaines obligations..........................
480,000 00	Banque de Londres et Westminster. (Effets inscrits.)	1887, service public de la colonie..................................
320,000 00		1887, cons. d'une lig. de ch. de f. de la jonc. du Havre-de-Grâce à Plaisance
60,000 00		1888, encouragement de l'agriculture................................
50,000 00		1888, consolidation d'une partie de la dette publique ....
218,000 00		1888, service municipal, ville de Saint-Jean........................
408,000 00		1889, consolidation d'une partie de la dette publique ....
2,500 00	Une personne....	1889 do do ....
389,000 00	Différ. personnes..	1889, service municipal, ville de Saint-Jean........................
9,203 13	do ..	1889, reconstruction de la ville du Havre-de-Grâce ....
3,120,000 00	R. G. Reid "	1891, chemin de fer jusqu'à Hall's-Bay et embranchements ....
1,326,240 00	do	1893, ch. de f. et équipement à Port-aux-Basques, et pour autres objets.
350,822 00	Différ. personnes..	1893, acte de reconstruction de Saint-Jean ....
153,069 54	do ..	1891, pour des fins municipales et autres ....
100,000 00	do ..	1893, chemins se raccordant aux chemins de fer......................
9,116,534 73		
1,456,000 00	Ce montant a été autorisé en vertu de l'acte 58 Vic., chap. —, mais n'a pas été emprunté.	

A.

montant original des emprunts, les années dans lesquelles ils ont été contractés, le montant remboursé.

En vertu d'une loi.	Nombre d'années.	Comment remboursables.	Taux d'intérêt.	Montant de la dette originale.	Montant remboursé.
			p. c.	$ c.	$ c.
Stat. Ref., titre 23, chap. 80..	10	Au choix du gouvernement, en donnant douze mois d'avis de cette intention dans la *Gazette Royale.*	4	395,485 36	299,738 13
do do 23, do 82..	10	do	4 et 5	21,320 66	16,288 73
22 Vic., chap. 16....	10	do	5	406,059 63	386,393 41
23 do 12	10	do	5	23,076 93	22,615 39
26 do 6	10	do	5	69,230 96	34,169 70
28 do 18............	10	do ..	5	100,000 00	67,370 00
29 do 20	10	do	5	100,000 00	13,693 00
Stat. Ref., titre 16, chap. 56..	20	do	5	335,338 00	7,703 89
37 Vic., chap. 12............	20	do ...	5	207,692 64	3,923 87
Stat. Ref., titre 17, chap. 61..	....	do	5	40,000 00	5,500 00
38 Vic., chap. 12	20	do	5	10,000 00	
38 do 22...........	20	do	$4\frac{1}{2}$	60,000 00	51,650 00
39 do 14............	20	do	5	60,000 00	2,550 00
40 do 24.	20	do	5	100,000 00	2,000 00
41 do 18...	20	do ..	5	25,000 00	1,200 00
42 do 21............	20	do	4 et $4\frac{1}{4}$	15,192 00	
44 do 4............	35	do ...	$4\frac{1}{2}$	145,000 00	
42 do 9	25	do ...	5	12,000 00	7,400 00
45 do 20............	20	do	4	36,500 00	
46 do 22	20	do ..	4	50,000 00	
46 et 47 do 5 et 4	50	do	4	600,000 00	
49 do 18	....	do	4	240,000 00	
50 do 6............	25	do	4	480,000 00	
50 do 7............	25	do	4	320,000 00	
49 do 3............	....	do	4	60,000 00	
51 do 3............	50	do	4	50,000 00	
51 do 5............	50	do	4	218,000 00	
52 do 5............	38	do	4	408,000 00	
52 do 5........ ...	38	do	4	2,[illegible]00 00	
51 do 5	50	do	4	389,000 00	
Stat. Ref., titre 23, chap. 1...	50	do	4	9,203 13	
56 Vic., chap. 1............	45	Expire en 1947	$3\frac{1}{2}$	3,120,000 00	
55 do 2............	45	do	$3\frac{1}{2}$	1,326,240 00	
54 do 7............	50	Au choix du gouv., comm. ci-dessus	4	350,822 00	
54 do 7...........	....	Expire en 1938	4	153,069 54	
56 do 24............	....	do	4	100,000 00	
				10,038,730 85	922,196 12

ÉTAT AA.

ANNEXE DE L'ÉTAT A.

Au sujet de la somme de $1,456,000, l'honorable M. Bond explique que cet emprunt couvrirait toute la dette flottante jusqu'au 31 août 1894. Depuis cette date, jusqu'à la fin de l'année, il faudrait ajouter $175,000 dus à la banque Union ; mandats impayés, $400,000 ; crédits législatifs non dépensés, $100,000—formant un total de $675,000. Une partie de $1,456,000 avait été hypothéquée, partie en faveur de la banque de Londres et Westminster, et partie comme garantie donnée à la banque de Montréal pour avances faites au gouvernement. La banque de Montréal possédait aussi d'autres garanties, y compris les bons de douanes et des billets de la banque Union. Tout cet emprunt avait été hypothéqué à l'exception d'environ $250,000.

ÉTAT B.

EXTRAIT du compte du receveur général avec la banque de Montréal, du 9 janvier au 26 mars 1895 :—

Chèques payés	$448,723 12
Dépôt par les douanes	$ 10,000 00
Emprunt sur obligations du gouvenement	150,000 00
do bons de douanes	122,898 54
Emprunt tel qu'arrangé pour $150,000	38,098 24
Bons de douanes payés	127,726 34
	$448,723 12
Avances sur emprunt courant	$150,000 00
Découvert	160,996 78
Avances convenues	$150,000 00
Moins retiré	38,098 24
	$111,901 76
Garanties possédées—	
Obligations du gouvernement	$200,000 00
Bons de douanes	122,898 54
Billets de la banque Union	57,165 00
Garanties encore à recevoir—	
Obligations du gouvernement	$200,000 00
Billets Union	9,501 00
$66,666 de billets à 75c	50,000 00

ETAT BB.

OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER.

Le nombre de milles de chemin de fer construits par R. G. Reid jusqu'au 31 décembre 1894 était de 285, au prix de $4,446,000, tout payé en obligations 3½ pour 100 de la colonie Tous les principaux ponts sur la ligne du nord sont construits, ainsi que celui des chutes Bishops, sur la ligne de l'ouest. La voie est complètement ballastée

jusque près du 75[e] mille du chemin de fer de l'Ouest. On calcule qu'il y a des explorations et du nivellement faits et des matériaux pour une somme de $250,000 en sus du nombre de milles terminés ; mais d'un autre côté, il faut tenir compte des ponts qui ne sont pas encore terminés et qui ont été payés avec la section dans laquelle ils se trouvent. La largeur de la voie est de 3 pieds 6 pouces.

Le chemin de fer (embranchement) de Plaisance coûte, de Whitbourne à Plaisance, 27 milles, $525,000. L'intérêt annuel à payer est de $21,000. Ces ouvrages sont compris dans le contrat fait avec M. Reid pour l'exploitation des lignes du nord et de l'ouest.

A partir du 285[e] mille (extrémité de la voie terminée) il reste encore à construire 200 milles. La distance totale à partir de l'extrémité de la ligne du nord (200[e] mille) étant de 284¼ milles. A $15,600 par mille pour la construction, wagons, etc., elle coûtera $3,120,000. Cela ne comprend pas les quais aux têtes de ligne, prévues par le contrat, et pour lesquelles il faudrait une somme d'au moins $500,000. La somme de $3,620,000 suffirait pour terminer l'entreprise, y compris l'équipement de la ligne et les quais aux têtes de ligne.

A l'achèvement de la construction, l'entrepreneur de la construction de la ligne du nord et de l'ouest, a droit à une concession en libre propriété de 5,000 acres de terre pour chaque mille de chemin de fer exploité—en tout 2,480,000 acres, ou $3,781\frac{1}{40}$ milles carrés, comme suit :—

250,000 lors de l'achèvement de la ligne du Nord jusqu'à Exploits (dus maintenant).

250,000 lors de l'achèvement de la ligne de l'Ouest jusqu'à l'extrémité ouest du lac au Cerf *(Deer Lake)*. (Seront dus cette année).

250,000 lors de l'achèvement de la ligne de l'Ouest jusqu'à la baie Saint-Georges.

250,000 lors de l'achèvement de la ligne de l'Ouest jusqu'à Port-aux-Basques, et le reste, 1,420,000, au bout de cinq ans à compter de la date du contrat (16 mai 1893), ou aussitôt que possible après ce temps.

L'entrepreneur doit entretenir toute la ligne en bon état jusqu'à l'expiration de dix années, la ligne du Nord et l'embranchement de Plaisance depuis le 1[er] septembre 1893, et la ligne de l'Ouest à compter de la date de l'achèvement des diverses sections.

L'entrepreneur devra aussi exploiter l'embranchement de Plaisance, en faisant circuler un train chaque jour dans chaque sens, et autant de trains additionnels que pourra l'exiger le gouvernement.

La clause 4 du contrat stipule que l'entrepreneur devra exploiter la ligne du Nord et de l'Ouest depuis la date du contrat jusqu'à l'achèvement de l'entreprise, en faisant circuler trois trains dans chaque sens chaque semaine jusqu'à Exploits, et deux trains dans chaque sens chaque semaine selon que le gouvernement le jugera nécessaire—les dimanches exceptés dans chaque cas.

La clause 5 stipule que l'entrepreneur exploitera le chemin de fer du Nord et de l'Ouest après l'achèvement du chemin de fer de l'Ouest pour le reste des dix années, en faisant circuler trois trains dans chaque sens chaque semaine, devant comprendre des trains mixtes lorsque cela ne nuira pas au service.

Il y a aussi une obligation du gouvernement en faveur de R. G. Reid, pour la construction de la ligne Brigus et du prolongement jusqu'à Tilton sur la ligne de la Compagnie de Terreneuve, y compris la déviation projetée jusqu'à Brigus—soit 20 milles à $15,600 par mille—$312,000. Il n'a rien été payé sur cette ligne, bien qu'elle soit toute tracée et plus d'à moitié nivelée. Il n'y a pas de temps spécifié pour son achèvement. L'ouvrage devait se faire immédiatement et être terminé aussi rapidement que possible.

Le gouvernement devait payer une somme de $45,382 par année à la Compagnie du chemin de fer de Terreneuve pendant 33 ans à compter de la date de la charte. Cette subvention était payable semi-annuellement à Londres.

ÉTAT C.

Revenu, dépenses et emprunts.

Année.	Revenu compte courant.	Emprunts.	* Dépenses.
	$ c.	$ c.	$ c.
1883	1,262,702 00	100,180 00	1,234,421 00
1884	1,209,317 00	587,597 29	1,812,917 00
1885	1,009,222 00	....	1,376,184 00
1886	1,040,424 00	719,554 67	1,666,662 00
1887	1,272,600 00	768,999 99	1,738,291 00
1888	1,370,029 00	360,000 00	1,831,441 00
1889	1,362,893 00	740,100 00	2,208,735 00
1890	1,454,536 00	376,800 00	1,993,288 00
1891	1,820,206 00	153,069 00	1,831,432 00
1892	1,883,790 00	....	1,668,120 00
1893	1,753,844 00	100,000 00	2,110,012 00

* Comprenant les dépenses relatives aux emprunts.

ÉTAT CC.

Subventions postales.

La subvention pour le transport des malles est de $7,200 par année, dont on déduit chaque année $2,520 pour payer l'intérêt sur l'achat du droit de passage, un compromis ayant été fait, en mars 1885, avec la compagnie, fixant le coût de ce droit de passage à $84,000, à 3 pour 100 d'intérêt par année. On ne peut obtenir maintenant aucun état officiel du coût de cette ligne. En 1890, on fit au gouvernement un rapport sur les revenus et les dépenses de la ligne, mais depuis cette date on ne peut obtenir aucun renseignement. Il y avait alors $68,471 de dépenses et $71,715 de revenu. La garantie de la banque serait de 20 cents dans la piastre dans le cas de la banque Union et 80 cents dans la piastre dans le cas de la banque Commerciale. Le montant en jeu dans le cas de la banque Union est de $650,000, et dans le cas de la banque Commerciale $600,000. On ne prévoyait aucune perte dans l'un ou l'autre de ces deux cas.

ÉTAT D.

ÉTAT indiquant la valeur des importations et des exportations par Terreneuve, de 1882 à 1894, avec le Canada et les Etats-Unis.

Années de calendrier.	Importations du Canada.	Importations des Etats-Unis.	Exportations au Canada.	Exportations aux Etats-Unis.
	$	$	$	$
1882	2,126,840	2,214,733	404,090	308,722
1883	2 340,138	2,839,302	397,176	589,673
1884	2,150,016	2,145,928	332,675	291,137
1885	2,040,547	1,955,278	231,173	196,796
1886	1,937,605	1,672,810	195,245	288,453
1887	1,986,229	1,337,322	312,034	258,057
1888	2,041,144	1,602,138	482,497	327,925
1889	2,076,258	1,615,143	489,367	485,202
1890	2,423,319	1,247,754	631,104	452,100
1891	2,499,945	1,526,674	794,844	580,577
1892	Pas de rapp.	Pas de rapp.	Pas de rapp.	Pas de rapp.
1893	2,886,901	1,665,227	619,611	648,452
1894	2,643,032	1,577,060	763,569	678,437
	27,151,974	21,399,369	5,653,435	5,105,531

12 années d'importations annuelles moyennes du Canada. $2,262,664
do d'exportations do au Canada.. 471,120

12 années d'importat. annuelles moyennes des Etats-Unis..$1,783,281
do d'exportat. do aux Etats-Unis. 425,461

Ce rapport est pris dans le livre bleu des douanes, qui ne fait pas une distinction complète entre les importations de farine, de lard et de bœuf venant en entrepôt des Etats-Unis, et celles venant du Canada. Une grande quantité de farine venant du Canada et pour laquelle ce pays a reçu crédit, est le produit des Etats-Unis. Les autorités de Terreneuve et celles de la douane sont d'opinion que 100,000 barils devraient être déduits annuellement des importations du Canada et ajoutés à celles des Etats-Unis, ce qui donne respectivement pour les importations de farine en 1894, directement du Canada, 140,285 barils, et 197,488 barils des Etats-Unis. Le même état s'applique aux importations de lard et de bœuf. Les chiffres corrects probables, en allouant les importations sortant des entrepôts des Etats-Unis, seraient pour 1894 :—

Lard—

Canada	2,203 brls.	
Etats-Unis	18,681 "	
		20,884 brls.

Bœuf et têtes de porc—

Canada	2,617 brls.	
Etats-Unis	20,335 "	
		22,950 brls.

ÉTAT E.

VALEUR totale des exportations et des importations, 1882 à 1894.

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.	
1882.		**1882.**	
Royaume-Uni	$ 3,398,400	Royaume-Uni	$ 1,698,337
Colonies britanniques	2,510,917	Colonies britanniques	805,993
Pays étrangers	2,440,905	Pays étrangers	4,496,892
	8,350,222		7,001,222
1883.		**1883.**	
Royaume-Uni	3,254,942	Royaume-Uni	1,658,238
Colonies britanniques	2,752,487	Colonies britanniques	1,025,124
Pays étrangers	3,124,835	Pays étrangers	4,375,376
	9,131,464		7,058,738
1884.		**1884.**	
Royaume-Uni	3,084,132	Royaume-Uni	1,548,368
Colonies britanniques	2,528,686	Colonies britanniques	919,233
Pays étrangers	2,462,974	Pays étrangers	4,099,534
	8,075,792		6,567,135
1885.		**1885.**	
Royaume-Uni	2,185,338	Royaume-Uni	1,226,660
Colonies britanniques	2,351,438	Colonies britanniques	673,597
Pays étrangers	2,161,724	Pays étrangers	2,826,351
	6,698,500		4,726,608
1886.		**1886.**	
Royaume-Uni	1,911,001	Royaume-Uni	1,212,715
Colonies britanniques	2,231,866	Colonies britanniques	536,390
Pays étrangers	1,877,168	Pays étrangers	3,113,846
	6,020,035		4,362,951
1887.		**1887.**	
Royaume-Uni	1,590,914	Royaume-Uni	1,092,074
Colonies britanniques	2,239,558	Colonies britanniques	713,665
Pays étrangers	1,566,936	Pays étrangers	3,370,991
	5,397,408		5,176,730
1888.		**1888.**	
Royaume-Uni	3,265,229	Royaume-Uni	1,607,007
Colonies britanniques	2,395,412	Colonies britanniques	998,614
Pays étrangers	1,759,759	Pays étrangers	3,976,392
	7,420,400		6,582,013
1889.		**1889.**	
Royaume-Uni	2,653,152	Royaume-Uni	1,407,242
Colonies britanniques	2,168,152	Colonies britanniques	1,112,105
Pays étrangers	1,785,150	Pays étrangers	3,603,638
	6,607,065		6,122,985
1890.		**1890.**	
Royaume-Uni	2,174,524	Royaume-Uni	1,514,131
Colonies britanniques	2,785,537	Colonies britanniques	1,247,686
Pays étrangers	1,408,794	Pays étrangers	3,337,569
	6,368,835		6,099,686
1891.		**1891.**	
Royaume-Uni	2,341,706	Royaume-Uni	1,966,581
Colonies britanniques	2,830,441	Colonies britanniques	1,428,558
Pays étrangers	1,697,311	Pays étrangers	4,042,019
	6,869,458		7,437,158

ÉTAT E—*Fin.*

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.	
1892.		**1892.**	
Royaume-Uni	$ 1,867,425	Royaume-Uni	Détails non
Colonies britanniques	2,110,433	Colonies britanniques	
Pays étrangers	1,034,987	Pays étrangers	donnés.
	5,012,877		$ 5,651,111
1893.		**1893.**	
Royaume-Uni	2,680,853	Royaume-Uni	1,308,650
Colonies britanniques	3,127,954	Colonies britanniques	1,169,932
Pays étrangers	1,763,762	Pays étrangers	3,802,330
	7,572,596		6,280,912
1894.		**1894.**	
Royaume-Uni	2,538,942	Royaume-Uni	1,347,425
Colonies britanniques	3,952,046	Colonies britanniques	1,366,684
Pays étrangers	1,673,750	Pays étrangers	3,097,060
	7,164,738		5,811,161

Valeur totale des importations, 1882 à 1894 .... $70,939,199
Valeur totale des exportations, 1882 à 1894 71,635,226

ÉTAT F.

SUBVENTIONS PAYÉES À DES BATEAUX À VAPEUR PAR LE GOUVERNEMENT DE TERRENEUVE EN 1894.

1.	Ligne Allan	$54,720
2.	Str. "*Harlaw*"	2,000
3.	Str. "*St.-Pierre*"	5,290
4.	*Coastal Steamship Company*, pour le service postal d'hiver jusqu'à Halifax	11,760
5.	*Red Cross Line*, service postal d'occasion de New-York et d'Halifax	950
6.	Steamers de la ligne Hall, de Saint-Jean à Halifax, et de Saint-Jean à Liverpool	5,600
7.	*Coastal Steamship Company*, pour le service local au nord et à l'ouest	54,880
8.	Service de la malle du Labrador	11,600
9.	Service à vapeur dans la baie	17,482
		$164,282

ÉTAT

Principaux articles d'exportation pour les

Articles.	1886.		1887.		1888.		1889.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$		$		$		$
Morue séchée....... qtx.	1,088,004	3,431,987	913,145	3,761,574	1,175,720	4,938,048	1,076,507	4,542,777
Hareng, mariné.....brls.	36,408	100,960	62,527	125,055	82,084	279,085	106,591	288,453
do gelé ...... "	11,740	11,740	24,065	24,065	20,711	20,711	33,054	33,054
Saumon, mariné. tierçons.	3,320	63,080	4,401	79,218	4,660	93,210	4,089	81,786
Homard, conserves...liv.	1,454,912	145,491	2,097,096	209,708	3,360,672	385,077	3,658,392	472,524
Huile de morue...tonnes.	2,819	263,398	3,072	223,627	2,850	220,659	3,408	246,963
Huile de phoque.. "	3,571	257,112	3,360	228,497	3,594	287,520	4,444	373,317
Peaux de phoque...nomb.	272,656	272,656	230,355	230,355	286,464	286,464	335,627	302,364
Cuivre, savoir : lingots, régule et cuivre brut. tons.	6,937	246,150	7,611	168,864	*5,818	816,386	4,410	356,580
Pyrites de fer.. . . "	....	....	410	8,200	1,850	37,000	7,530	64,000
Bois de construc.. M. pds.	77	1,925	200	2,000	30	360	5	50
Valeur, prod. de la pêche.	....	4,562,080	....	4,905,639	....	6,526,621	....	6,371,304

* Année du syndicat du cuivre. En 1886 et 1887, les exportations consistaient en minerais brut et régule, après cette date des lingots de cuivre furent exportés jusqu'en 1892, lorsque les opérations de fonte furent discontinuées et l'exportation consistait surtout en minerais brut et en regule.

G.

années 1886 à 1894, les deux inclusivement.

1890.		1891.		†1892.		1893.		1894.	
Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
	$		$		$		$		$
1,042,184	3,893,288	1,249,834	4,884,525	797,183	2,940,273	1,165,358	4,353,624	1,107,696	3,703,338
72,363	244,847	59,565	201,058	64,448	212,678	60,332	181,094	78,376	197,551
36,542	36,542	22,339	22,339	No re	turn.	46,883	46,883	56,907	56,907
5,461	110,346	5,423	91,587	1,951	36,525	3,499	55,984	3,216	51,483
3,328.512	520,078	2,749,968	429,631	1,560,288	260,048	1,699,344	265,522	2,306,688	312,364
3,243	247,192	3,099	237,042	2,713	203,793	3,003	216,384	3,783	264,810
3,734	335,685	4,478	415,826	5,301	397,575	2,932	205,240	4,063	276,284
221,388	221,388	364,981	364,981	390,174	468,209	175,478	116,704	284,460	227,568
2,245	226,792	11,825	565,850	26,643	690,008	45,431	410,795	28,842	236,235
16,070	72,315	19,150	57,900	35,176	316,584	37,889	227,334	40,582	285,474
1,329	21,180	1,431	28,620	2,355	47,100	3,073	45,986	6,357	82,641
....	5,649,766	....	6,679,574	....	4,564,340	... .	5,466,911	....	5,144,589

†1892. Archives brûlées ; partie d'année seulement, excepté dans le cas des peaux de phoque et de l'huile de phoque, de pyrites de cuivre et de fer.

ÉTAT H.

Le tableau suivant indique la valeur des exportations de morue séchée de Terreneuve et du Labrador, pour les années désignées, savoir :—

1880	$ 4,478,154	
1881	6,211,464	
1882	6,065,722	
1883	5,830,227	
1884	5,324,487	
1885	3,311,600	Pas de rapports
1886	3,431,987	du Labrador.
1887	3,761,574	
1888	4,938,048	
1889	4,542,777	
1890	3,893,288	Prix bas.
1891	4,884,525	
1892	2,940,273	Rap., seulement
1893	4,353,624	partiels, archi-
1894	3,703,338	ves brûlées.

Outre les chiffres qui précèdent, on estime qu'au moins 150,000 quintaux, évalués à $525,000, sont employés pour la consommation locale.

La valeur annuelle moyenne du produit total des pêcheries pour les années 1890, 91, 93 et 1894, est comme suit : 1892 n'est pas incluse, vu que les rapports ne sont que partiels.

	Morue et huile de morue.		
1890, valeur exportée...	$ 4,145,480	(Petits item	$5,000 inclues).
1891 do ...	5,127,067	do	5,500 do
1893 do ...	4,576,007	do	6,000 do
1894 do ...	3,973,148	do	5,000 do
	17,821,702		
Moyenne annuelle....	4,455,425		
Consommation locale.	525,000		
	$4,980,425		

ÉTAT J.

PÊCHERIES DE SAUMON (Y COMPRIS LE LABRADOR).

Année.	Mariné.	Conserves.	Gelé.	Valeur.
	tierçons.	liv.	liv.	$
1886	3,320	7,216	....	70,296
1887	4,401	3,152	....	79,538
1888	4,660	2,200	....	94,530
1889	4,089	2,912	....	83,396
1890	5,461	36,288	40,200	117,428
1891	5,423	22,224	100	93,470
1892 (rapports incomplets).				
1893	3,499	3,024	....	56,488
1894	3,216	Pas de rapp.	....	51,483
Total pour huit années	34,069	....	....	646,633
Moyenne annuelle	4,259	....	....	80,829

Exportation du saumon directement du Labrador.

	Tierçons, mariné.	Valeur.
1888	624	$12,480
1889	581	11,620
1890 (38,080 liv. gelé)	822	21,070
1891	745	13,034
1893	680	10,880
1894	565	9,348
Total pour six années	4,017	$78,432
Moyenne annuelle	669	13,072

Pas de rapports, 1892.

ÉTAT K.

Pêcheries du hareng (Labrador compris).

Année.	Mariné.	Gelé.	Autre.	Valeur.
	brls	brls	$	$
1886	36,408	11,740	154	112,854
1887 (Labrador non compris, pas de rapports)	62,527	24,065	63	149,183
1888	82,084	20,711	2,280	302,076
1889	106,591	33,054	836	322,343
1890	72,363	36,542	348	281,737
1891	59,565	22,339	385	223,782
1892 (non compris, rapports incomplets).				
1893	60,332	46,883	190	228,167
1894	78,376	56,907	say 300	254,758
Total pour 8 années	558,246	252,241	4,556	1,870,344
Moyenne annuelle	69,781	31,530	....	233,793
Prix moyen par baril	$2.90, nearly	$1		

Exporté directement du Labrador.

	Barils.	Valeur.	
1886	14,072	$ 56,288	
1887 (pas de rapports).			
1888	13,570	46,138	
1889	21,976	76,916	
1890	11,484	40,194	
1891	3,188	12,153	La pêche a complètement manquée ; le hareng a quitté la côte.
1892 (pas de rapports).			
1893	197	689	
1894	3,223	9,669	
Total, 7 années	67,710	$242,047	
Moy. annuelle	9,673	$ 34,578	

Prix moyen par baril, près de $3.60.

ÉTAT L.

PÊCHE DU HOMARD.

Année.	Liv., conserves.	Valeur.
		$
1879	1,168,800	116,880
1880 (y compris le gelé)	1,296,404	129,640
1881	1,184,640	118,464
1882	795,648	79,565
1883	505,968	50,597
1884	607,824	60,782
1885	824,064	82,406
1886	1,454,912	145,491
1887	2,097,096	209,710
1888	3,360,672	385,077
1889	3,658,392	472,524
1890	3,328,512	520,078
1891	2,749,968	429,681
1892 (rapports incomplets)	1,560,288	260,048
1893	1,699,344	265,522
1894	2,306,688	312,364
Total	28,599,220	3,638,829

Moyenne annuelle pour les années 1888 à 1893, ces deux années incluses, mais ne comprenant pas 1892, les états pour cette année-là étant incomplets, 2,850,596 livres; valeur, $397,541.

Notez que la valeur par livre de homard en conserve a augmenté de 10c (valeur de l'exportation), qui a régné jusqu'à et y compris 1887, à 15c par livre en 1893 et 13½c en 1894.

ÉTAT M.

PÊCHERIES DES PHOQUES—TERRENEUVE ET LABRADOR.

Années	Nombre de peaux de phoque.	Tonnes d'huile de phoque.	Valeur totale.
			$
1886	272,656	3,571	529,768
1887	230,355	3,360	458,852
1888	286,464	3,594	573,984
1889	335,627	4,444	675,681
1890	221,388	3,734	557,073
1891	364,981	4,478	780,807
1892	390,174	5,301	865,784
1893	175,478	2,932	321,944
1894	284,460	4,063	503,852
Total pour 9 années	2,561,583	35,477	5,267,745
Moyenne annuelle	284,620	3,942	585,305

ÉTAT N.

EXPORTATION DE CUIVRE.

Année.	Minerai brut.	Régule.	Lingots.	Autre.	Valeur.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	$
1886	4,865	2,048	....	24	246,150
1887	7,491	....	120	....	168,864
1888	3,332	1,290	1,206	....	816,386
1889	2,306	761	1,343	....	356,580
1890	400	1,236	609	....	226,792
1891	7,060	3,626	1,139	....	565,850
1892	20,000	5,744	899	....	690,008
1893	40,247	5,184	....	....	410,795
1894	23,854	4,910	....	78	236,235
Total pour 9 ans	109,555	24,799	5,316	102	3,717,660
Moyenne annuelle	....	....	....	....	413,073

ÉTAT O.

PYRITES DE FER—EXPORTATIONS.

Année.	Tonnes.	Valeur.
		$
1887	410	8,200
1888	1,850	37,000
1889	7,530	64,000
1890	16,070	72,315
1891	19,150	57,900
1892	35,176	316,584
1893	37,889	227,334
1894	40,582	285,474
Total pour 7 ans, laissnt de côté 1887	158,247	1,060,607
Moyenne annuelle do	22,607	151,515

ÉTAT P.

BOIS DE CONSTRUCTION—EXPORTATIONS.

Année.	M pieds.	Valeur.
		$
1886	77	1,925
1887	200	2,000
1888	30	360
1889	5	50
1890	1,329	21,180
1891	1,431	28,620
1892	2,355	47,100
1893	3,073	45,986
1894	6,357	82,641

En outre, on en emploie une grande quantité pour la consommation locale. Cet état est intéressant en ce qu'il indique le grand développement de cette industrie depuis 1889.

ÉTAT Q.

PÊCHE SUR LES BANCS.

En 1884.—Nombre de vaisseaux employés, 60 ; jaugeage, 2,507 tonneaux ; nombre d'hommes, 1,098 ; quintaux de poisson pris, 98,757 ; capture par homme, 90 quintaux ; capture par goélette, 1,946 quintaux.

En 1891.—Nombre de vaisseaux employés, 279 ; jaugeage, 15,212 tonneaux ; nombre d'hommes employés, 3,719 ; quintaux de poisson pris, 147,948 ; capture par homme, 40 quintaux ; capture par goélette, 530 quintaux.

En 1894.—Nombre de vaisseaux employés, 58 ; jaugeage, 3,516 tonneaux ; nombre d'hommes employés, 785 ; quintaux de poisson pris, 54,544 ; capture par homme, 69 quintaux ; capture par goélette, 941 quintaux.

	Valeur des pêches du Labrador.	Capture de morue du Labrador.
1888	$ 814,040	qtx. 222,183
1889	731,294	186,933
1890	759,752	266,622
1891	866,100	297,259
1892	(Pas de rap.)	(Pas de rap.)
1893	743,091	259,591
1894	609,360	209,337
Total pour 6 ans	4,523,637	1,441,925
Moyenne annuelle	753,939	240,321

Ces chiffres représentent l'exportation directe. Une grande quantité de poisson et des produits du poisson sont annuellement apportés à Terreneuve par les pêcheurs à leur retour, pour une valeur qui équivaut probablement à $400,000 par année.

ÉTAT R.

VALEUR TOTALE DES PÊCHERIES, TERRENEUVE ET LABRADOR.

1888	$6,526,621
1889	6,371,304
1890	5,649,766
1891	6,679,574
1892	(Rapports incomplets)
1893	5,466,911
1894	5,144,589
Total pour 6 ans	$35,838,765
Valeur annuelle moyenne	5,973.127
Ajoutez pour la consommation annuelle locale, environ	750,000
	$6,723,127

ÉTAT S.

Trafic et commerce.

	Importations—Valeur.	Exportations—Valeur
1885	$6,698,500	$4,726,608
1886	6,020,036	4,862,951
1887	5,397,408	5,176,730
1888	7,420,400	6,582,013
1889	6,607,065	6,122,985
1890	6,368,855	6,099,686
1891	6,869,458	7,437,158
1892 (Rapports incomplets)	5,012,877	5,651,111
1893	7,572,569	6,280,912
1894	7,164,738	5,811,169
Total, 10 années, 1892 compris	$65,131,906	$58,751,323
Moyenne annuelle, 1892 non compris	$ 6,679,892	$ 5,900,024

ÉTAT T.

Dépots dans les banques.

Dépots de banques d'épargnes jusqu'à cette date, 25 mars	$2,343,576	14
Montant retiré depuis le 10 décembre 1894	594,247	01
Reçus de dépôts dans la banque Union, 10 décembre 1894	804,147	00
Reçus de dépôts dans la banque *Commercial*, 10 déc. 1894	406,000	00
	$4,147,970	15

Ottawa, 6 avril 1895.

La Conférence se réunit à 10 heures du matin, tous les membres étant présents.

L'honorable M. Bond produit les états suivants :

U. Actif représentant la dette publique de Terreneuve.
V. Analyse du bail de la cale sèche.
W. Analyse de la charte de la Compagnie Anglo-Américaine.
X. Paiements en rapport avec les pêcheries.
Y. Estimation du coût de l'entretien des phares de Terreneuve.
Z. Traitements des magistrats stipendiaires.
Al. Etat financier pour 1894.
Bl. Contrat d'exploitation du chemin de fer.
Cl. Contrat de chemin de fer et devis.
Dl. Rapport du directeur général des postes.
El. Concessions de terres de la couronne.

L'honorable M. Bond demande une copie des termes auxquels toutes les provinces du Dominion ont été admises dans la Confédération, ainsi que tous les autres termes qui ont été accordés depuis ; de plus un état du coût du service fédéral dans chaque province, et une série des rapports départementaux du Canada.

L'honorable M. Foster présente l'état Fl, relatif aux termes, tels que modifiés par une législation subséquente, en vertu desquels les différentes provinces sont entrées dans la Confédération.

L'honorable M. Bond présente l'état Gl, représentant la population de Terreneuve.

Le président dépose sur la table une série complète des rapports départementaux du Canada, pour l'information des délégués de Terreneuve.

La conférence s'ajourne à 5.15.

(Signé,)

MACKENZIE BOWELL,	R. BOND,
ADOLPHE P. CARON,	E. P. MORRIS,
GEO. E. FOSTER,	G. H. EMERSON,
JOHN HAGGART,	W. H. HORWOOD.

ÉTAT U.

Actif représentant la dette publique de la colonie.

Chemin de fer à Plaisance (27 milles)	$ 525,000 00
Chemin de fer du Nord et de l'Ouest (225 milles) et matériel roulant	4,446,000 00
Montant dû par la Compagnie de chemin de fer de Terreneuve pour droit de passage	84,000 00
Montant dépensé en sus des $84,000 dues par la Cie du chemin de fer pour droit de passage	140,000 00
Cale sèche de Saint-Jean	600,000 00
1,063 milles de lignes de télégraphe	106,300 00
302 milles de lignes de télégraphe sur le chemin de fer du Nord et de l'Ouest	15,000 00
121 milles de câble sous-marin appartenant au gouvernement	13,000 00
Steamer *Fiona*	42,000 00
Chemins de fer de raccordement	125,000 00
	$6,096,600 00
Conseil municipal de Saint-Jean	1,657,793 75
	$7,754,393 75

Outre ces sommes il y a les travaux et édifices publics suivants qui représentent la balance de la dette pnblique, savoir : Palais de justice, prisons, bureaux de poste, hôpitaux, asiles, piscifacture, 47 phares et sifflets de brume et bouées, quais publics, ponts et chemins.

ÉTAT X.

Paiements en rapport avec les pêcheries.

Gardien de pêche au cap John	$ 500
Inspecteur du poisson mariné au Labrador	1,000
Bureau des pêcheries	19,000
	$20,500

Memo.—Le gouvernement possède un croiseur à vapeur de première classe, le *Fiona*, qu'il a acheté en 1887, et qui a été employé pour le service de protection des pêcheries, et coûte $42,000.

ÉTAT Z.

TRAITEMENTS DES MAGISTRATS STIPENDIAIRES, GREFFIERS DE LA PAIX, CONSTABLES ET GÉOLIERS, DANS LES DIVERS PORTS EXTÉRIEURS, POUR L'ANNÉE 1894.

26 magistrats	$18,035
2 greffiers	1,250
19 constables	1,549
12 geôliers	1,204
	$22,038

ETAT F1.

MÉMOIRE sur les termes, tels que modifiés par une législation subséquente, en vertu desquels les différentes provinces sont entrées dans la confédération.

PROVINCES.	Date de l'union.	Dette allouée.	Allocation annuelle pour le gouvernement.	Allocation annuelle au lieu de terres.	Allocation annuelle pour droits d'exportations.	Population à la date de l'union.	Dette par tête de la population lorsqu'elle servait de base.	Compensation annuelle pour les terres prises pour le C.C.P.	Subvention annuelle de 80 cents par tête sur une population de	Actes.
		$	$	$	$		$	$		
Ontario	1er juill. 1867.	78,403,592	80,000			1,396,091			1,396,091	Acte de l'A. B. du N., 36 Vic., chap. 30, 47 Vic., ch. 4.
Québec	do		70,000			1,111,566			1,111,566	
Nouveau-Brunswick	do	8,807,720	50,000		150,000 dep. 1873.	285,594			285,594, à augmenter tel que démontré par le recensem. jusq. ce que la populat. atteignit 400,000.	do do
Nouvelle-Ecosse	do	11,529,815	60,000			387,800			387,800 do do	Acte de l'A. B. du N., 32-33 Vic., chap. 2, 36 Vic., chap. 30 et 47 Vic., chap. 4.
Colombie-Britannique	20 juillet 1871.	2,029,392	35,000			60,000		100,000	60,000 do do	O. en C. impérial de 1871, Stat. de 1872.
Ile du Prince-Edouard	1er juillet 1873.	4,884,023	30,000	45,000		94,021	$50		95,021 do do	47 Vic., chap. 4, 36 Vic., chap. 40, 47 Vic., chap. 4, 50-51 Vic., chap. 8.
Manitoba	15 juillet 1870.	4,054,757	50,000	100,000		17,000 augmentée à 125,000	$32 4380588		17,000, augmenté jusqu'à 125,000 par l'acte de 1885, et devant être aug. tous les 2½ ans sel. la pop. jusqu'à ce qu'elle atteigne 400,000.	33 Vic., chap. 3; 45 Vic., chap. 5; 48-49 Vic., chap. 50; 49 Vic., chap. 8.

Outre les sommes indiquées ci-dessus, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ont reçu, pour 10 années à partir de 1867, $82,698 et $63,000 respectivement.

ÉTAT Gl.

POPULATION.

La population de Terreneuve, d'après le recensement de 1891, était de 197,934.

La population, à présent, d'après l'estimation du registraire général, serait de 207,000, y compris 4,000 dans le Labrador.

OTTAWA, 9 avril 1895.

La conférence se réunit à 3.30 de l'après-midi, tous les membres étant présents.

L'honorable M. Foster, au nom de la délégation canadienne, soumet une proposition marquée Hl.

La conférence s'ajourne à 5.30 de l'après-midi.

MACKENZIE BOWELL,	R. BOND,
ADOLPHE. P. CARON,	E. P. MORRIS,
GEORGE E. FOSTER,	G. H. EMERSON,
JOHN HAGGART,	W. H. HORWOOD,

OTTAWA, 10 avril 1895.

La conférence se réunit à 3.30 de l'après-midi, tous les membres étant présents.

L'honorable M. Bond dépose sur la table une proposition marquée Jl.

La conférence s'ajourne à 5.15 de l'après-midi.

MACKENZIE BOWELL,	R. BOND,
ADOLPHE P. CARON,	E. P. MORRIS,
GEORGE E. FOSTER,	G. H. EMERSON,
JOHN HAGGART,	W. H. HORWOOD.

ÉTAT Jl.

Présenté par l'honorable M. Bond.

PROPOSITION BASÉE SUR LES TERMES SOUMIS EN 1888.

No 1.	No 1.
80 cents par tête de la population.	Le registraire général établissait la population de la colonie le 30 septembre 1894, à 206,614. On peut donc admettre sans crainte qu'à la fin de l'année elle était de 207,600. La subvention serait donc de $165,000.
No 2.	No 2.
$150,000 de gratification aux pêcheurs. Cette somme serait fortement augmentée et atteindrait chaque propriétaire d'un bateau.	Gratifications aux pêcheurs $150,000.

PROPOSITION BASÉE SUR LES TERMES SOUMIS EN 1888—*Suite.*

No 3.

Le Canada se chargerait de la dette de la colonie en proportion de la dette du Canada, et si la dette de la colonie est moindre que la proportion, il donnerait à la législature provinciale 5 pour 100 sur l'excédent.

No 3.

La dette publique nette du Canada est de $250,-000,000 ; sa population est de 5,000,000. La dette par tête est donc de $50.

La population de Terreneuve, tel que mentionnée au nº 1, est de 207,000, qui, à la dette de $50 par tête du Canada, représenterait une dette totale de la colonie de $10,350,000.

La dette consol. de Terreneuve est de	$ 9,116,534 73
Et en vertu d'emp., acte 58 Vic., chap. 2	1,456,000 00
Dette flottante	675,000 00
Somme nécessaire pour terminer le ch. de fer jusqu'à Port-aux-Basques	3,620,000 00
Somme nécessaire pour payer le coût du ch. de f. d'embranc. de Brigus	312,000 00
Somme pour consolider les oblig. env. la Cie. du ch. de f. de Terreneuve, sav. : $15,000 à 4 p. c. pendant 22 ans.	650,300 00
Total	$15,829,834 73

MOINS—Dette représentée par le réseau de ch. de f. de la colonie comme suit, savoir :	
Coût du ch. de f. du Nord et de l'Ouest jusqu'à date, 31 decembre 1894	$4,446,000 00
Chemin de fer de Plaisance	525,000 00
Achèvement de l'embr. de Brigus	312,000 00
Chemin de fer de l'Ouest	3,620,000 00
Oblig. consolidée envers la Cie. du ch. de fer de Terreneuve	650,300 00
	$9,553,300 00

ou $4,073,465.27 de moins que la proportion. Cette somme à 5 pour 100 rapporterait une somme annuelle de $203,673.35, la subvention annuelle à payer à Terreneuve, en vertu du nº 3.

No 4.

Le Dominion paierait les subventions suivantes :

No 4.

Traitement du lieutenant-gouverneur	$ 12,000 00
Douanes	75,295 00
Justice	18,500 00
Juges C. du D. C	6,440 00
Postes	70,545 00
Blockhaus	550 00
Douane, Havre-de-Grâce, pénitencier de Saint-Jean	7,850 00
Intérêt sur la dette publique	371,245 00
Subventions aux bateaux à vapeur	185,360 00
Equipages naufragés	3,000 00
Pension, P	231 00
Canons d'alarme et du midi	948 00
Station de signaux	610 00
Inspecteur des poids et mesures	100 00
Examinateurs des capitaines et seconds	2,300 00
Encourag. de la const. des navires	10,000 00
Entretien des phares	46,850 00
Observatoire	160 00
Soins de médecins, Labrador	800 00
Protection des pêcheries	500 00
Inspecteur du poisson mariné, Labrador.	1,000 00
Bureau des pêcheries	19,000 00
Bureau du Trésor en rapp. avec les doua.	4,700 00
Ingénieurs du gouvernement	4,628 00
Frais de voy. du juge du Havre-de-Grâce.	240 00
Entretien des lignes de télégraphe	18,000 00
Insp. de la const. des chemins de fer	4,000 00
	$862,858 00

PROPOSITION BASÉE SUR LES TERMES SOUMIS EN 1888—*Fin.*

No 5.	**No 5.**
Le Dominion paierait une batterie d'artillerie qui serait levée à Terreneuve.	Au lieu de l'allocation désirée pour une batterie d'artillerie, on considère qu'une somme à convenir devrait être allouée pour une troupe de police qui pourrait être exercée et équipée comme une troupe militaire.
No 6.	**No 6.**
Le Dominion paierait la construction des chemins de fer et autres grands travaux publics, ne laissant rien à payer à la colonie excepté les chemins, les ponts et l'éducation.	En revoyant le n° 3, on remarquera que le coût des réseaux de chemin de fer de la colonie a été déduit de la dette publique nette.
No 7.	**No 7.**
Le Dominion paiera $150,000 annuellement pour les terres de la couronne dans la colonie.	Ceci n'a rapport qu'aux terres de la couronne non concédées dans l'île, mais attendu que la dépendance du Labrador comprend une étendue d'au moins 100,000 milles carrés, dont les terres boisées et minières n'ont pas été concédées, on prétend que $100,000 par année devraient être ajoutés au montant ci-dessus mentionné.
No 8.	**No 8.**
Le Dominion protégerait efficacement les pêcheries et ferait des arrangements pour repeupler les lacs et les rivières.	Il devrait être entendu par là que les dépenses semblables à celles qui sont faites dans les autres provinces de la confédération, devraient être faites à Terreneuve, et que la commission des pêcheries tel qu'actuellement établie devrait être l'agent intermédiaire des dépenses. Les règlements locaux pourraient être faits par la commission des pêcheries sujets au véto du département des pêcheries à Ottawa.

Quant au n° 1, 80 centins par tête de la population jusqu'à 400,000 est prévu par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, mais lorsque l'on étudie les termes auxquels les différentes provinces s'unissent, le calcul à ce sujet a sans doute été fait en tenant compte du rendement probable d'après les tarifs de droits alors en existence et d'après les importations de chaque province. Depuis cette époque le tarif fédéral a considérablement augmenté, ainsi que les importations. Ceci s'applique également à Terreneuve; ses importations ont augmenté; la moyenne de son tarif a plus que doublé; son revenu des douanes était alors (1889) de $760,000; sa population était alors de 144,000. Son revenu des douanes est maintenant de $1,500,000 et sa population de 207,000. La subvention par tête en 1869 aurait été d'environ $115,000; en 1895, la subvention est de $165,600. Le revenu pour les fins fédérales qui aurait été prélevé par le tarif canadien en 1869, aurait probablement rapporté $760,000 net, tandis qu'aujourd'hui il rapporterait au moins $1,417,244, une différence marquée entre la proportion, la subvention et le revenu en 1869 et en 1895.

L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne peut naturellement être changé, mais on soumet que la différence devrait être comblée de quelque autre manière.

Par une circulaire 336, n° 6 du 19 mars 1894, et le mémoire 601B, il est dit que: "Des marchandises d'entrepôt peuvent être délivrées comme approvisionnements de navires pour tout navire jaugeant 50 tonneaux et plus partant pour un voyage vers un port du Canada, la durée probable duquel voyage aller et retour ne sera pas moins de trente jours, et aussi pour aucun navire à destination et se livrant pour la pêche de haute mer, et le privilège est étendu aux navires de pêche lorsqu'ils sont employés dans le golfe." Comme la majorité des embarcations employées à la pêche de haute mer à Terreneuve jaugent de 20 à 50 tonneaux, on soumet que ce privilège devrait être étendu de manière à compendre les pêcheurs de Terreneuve faisant la pêche au Labrador et autres pêches de haute mer.

A présent les pêcheurs américains font un commerce important de hareng gelé et salé, sur la côte sud de l'île, surtout dans la baie Fortune, la baie de Plaisance et le district de Burn, et un emploi lucratif est fourni aux résidents de ces localités à une

saison de l'année où dans d'autres parties de l'île il y a chômage forcé. Le tableau suivant prouvera l'importance de ce commerce :

ÉTAT indiquant le hareng exporté aux Etats-Unis dans les années 1892-3-4 et 5, des baies de Plaisance et Fortune, donnant la valeur de ce poisson, et aussi le montant des droits de phares et des droits perçus des navires américains pendant ces années.

Année.	Hareng gelé.	Hareng salé.	Valeur du hareng gelé.	Valeur du hareng salé.	Droits payés sur approvisionnem.	Droits payés pour les phares.	Observations.
	Brls.	Brls.	$	$	$	$	
1892..	49,414	28,973	58,792	19,523	2,192	557	Drts. de phares p. 3 ports, dont on a rendu comp. en 1895.
1893..	33,749	7,687	42,947	9,498	2,319	278	do do do
1894..	62,596	3,583	66,652	3,669	1,745	301	Droits de phares pour 3 ports et droits de phares pour 1 port dont on a rendu compte en 1895.
1895..	38,383	2,514	46,719	2,300	1,576	8,803	Droits de phares, Saint-Jacques ($7,111) et 2 au s ports, 1892 à 1895.
	184,142	42,757	215,110	34,990	7,832	9,939	

NOTE.—Les Américains ont payé $20,087 pour main-d'œuvre dans la baie Fortune seule pendant les années 1892-93-94. Hareng salé est donné pour Saint-Jacques seulement; il y en aurait très peu pour la baie de Plaisance, mais du havre Breton on pourrait en inclure un peu avec le hareng frais. A la date du 20 mars 1895. On devrait tenir compte de cela en étudiant la question de la gratification aux pêcheurs ainsi que de la grande perte que subirait la colonie en renonçant aux avantages de la convention Bond-Blaine.

N° 9. Subventions aux steamers :—

A. Une correspondance efficace pour les malles et les passagers entre le Canada et Terreneuve chaque semaine, et lors de l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Port-aux-Basques, un steamer de première classe sera fourni pour relier chaque jour ce port avec le port terminus de chemin de fer le plus rapproché au Canada.

B. Service postal à l'est et à l'ouest aussi efficace que le service actuel par steamer.

C. Communications directes par steamer entre Saint-Jean et Liverpool.

D. Services postaux par steamers sur les grandes baies, savoir :—Baie Verte, baie de Bona Vista, baie de la Trinité, et baie de Plaisance.

N° 10. Que les pêcheurs de Terreneuve seront exemptés du paiement de tous honoraires de licences de pêche ou pour l'usage des rets à morue.

N° 11. Au temps présent il y a un bon nombre d'industries locales qui ont été établies par la protection. Ces industries sous le régime fédératif seront considérablement entravées, sinon fermées. On soumet que vu que ces intérêts particuliers se trouveront ainsi lésés dans l'intérêt général de la confédération, on devrait leur accorder une compensation sous forme d'aide pendant un temps limité.

N° 12. L'établissement dans la colonie d'une brigade navale qui prendra la forme d'un bateau-école de marine.

N° 13. Les métaux précieux seront réservés à la colonie.

N° 14. Cinquante mille dollars pour la législation.

SERVICES QUE DEVRA SUPPORTER LA COLONIE DE TERRENEUVE.

Hôtel du gouvernement.................................$	3,301 00
Secrétaire provincial...............................	5,924 00
do des finances....................................	2,562 00
Conseil des travaux................................	8,850 00
Edifices coloniaux.................................	1,500 00
Dépenses contingentes de la législature............	35,000 00

SERVICES QUE DEVRA SUPPORTER LA COLONIE DE TERRE-NEUVE—*Suite.*

Procureur général	2,400 00
Solliciteur général	1,200 00
Shérif, district central	1,385 00
Shérif, district du nord	1,385 00
Shérif, district du sud	923 00
Huissier, district central	650 00
Premiers commis et registraire	2,000 00
Commis de 1re classe dans le bureau du registraire	800 00
Commis de 2e classe dans le bureau du registraire	600 00
Commis de 3e classe dans le bureau du registraire	600 00
Papeterie dans le bureau du registraire	200 00
Crieur de la cour	500 00
Poursuites par la couronne	5,000 00
Enquêtes par les magistrats	400 00
Court de circuit de la cour suprême et louage de steamer	5,500 00
Greffier de la paix	1,570 00
Troupe de constables	60,000 00
Gardien du palais de justice, Havre-de-Grâce	50 00
Magistrats, ports extérieurs	22,038 00
Palais de justice et prisons	10,000 00
Passages d'eau	5,076 00
Réparations, édifice colonial	760 00
" hôtel du gouvernement	2,350 00
" édifices impériaux	420 00
" magasin d'huile de pétrole	50 00
" asiles des aliénés	2,350 00
" palais de justice et prisons, ports extérieurs	2,000 00
" asiles des pauvres	600 00
" hôpital Quidi Vidi	1,650 00
" lazaret de Signal-Hill	620 00
Secours pour les pauvres	209,611 00
Inspecteur des pensions Carty	1,440 00
Autres pensions	1,296 00
Education	151,871 00
Ponts et chemins	129,300 00
Gardien de Halfway-House, Salmonier	162 00
Réparations d'horloges, édifices publics	200 00
Inspecteur des viandes	250 00
Travaux publics	36,000 00
Education des sourds et muets	900 00
" aveugles	1,050 00
Enregistrement, jurés	350 00
Loyer de bureaux publics	2,500 00
Combustible et soin des bureaux publics	350 00
Taxe d'eau des cales sèches	100 00
Loyer du park Bannerman	80 00
Assurance	800 00
Encouragement de l'agriculture	10,000 00
Transport des pêcheurs malades du Labrador	400 00
Enregistrement, baptêmes, mariages et sépultures	1,500 00
Acte de conservation des moutons	100 00
Total	$835,794 00

OTTAWA, 11 avril 1895.

La conférence se réunit à 10.30 heures du matin.

Les propositions soumises aux réunions précédentes sont encore discutées en détail.

La conférence s'ajourne à 5.45 heures du soir.

MACKENZIE BOWELL,	R. BOND,
ADOLPHE P. CARON,	E. P. MORRIS,
GEORGE E. FOSTER,	G. H. EMERSON,
JOHN HAGGART,	W. H. HORWOOD.

OTTAWA, 13 avril 1895.

La conférence se réunit à 10.30 heures aujourd'hui, tous les membres étant présents.

L'honorable M. Bond présente les états suivants :—

K1. Indiquant le nombre d'hommes, le salaire, etc., de la troupe de constables de Terreneuve.

L1. Relatif au pénitencier de Terreneuve.

M1. Les ouvertures de 1888, telles qu'indiquées dans une lettre de sir Henry Blake, ci-devant gouverneur de Terreneuve.

N1. Indiquant le nombre de fabriques à Terreneuve.

La conférence s'ajourne à 11.45 heures.

MACKENZIE BOWELL,	R. BOND.
ADOLPHE P. CARON,	E. P. MORRIS,
GEO. E. FOSTER,	G. H. EMERSON,
JOHN HAGGART,	W. H. HORWOOD.

OTTAWA, 15 avril 1895.

La conférence se réunit à 11 heures du matin, tous les membres étant présents.

Les propositions antérieurement présentées sont de nouveau discutées.

La conférence s'ajourne à 12.15 heures.

MACKENZIE BOWELL,	R. BOND,
ADOLPHE P. CARON,	E. P. MORRIS,
GEO. E. FOSTER,	G. H. EMERSON,
JOHN HAGGART,	W. H. HORWOOD.

OTTAWA, 16 avril 1895.

La conférence se réunit à 11 du matin et s'ajourne *sine die*.

MACKENZIE BOWELL,	R. BOND,
ADOLPHE P CARON,	E. P. MORRIS,
GEO. E. FOSTER,	E. H. EMERSON,
JOHN HAGGART,	W. H. HORWOOD.

MÉMOIRE DES TERMES PROPOSÉS PAR LE CANADA.

(1.) Le Canada se chargera de la dette actuelle de Terreneuve..........	$ 8,350,000
Le Canada se chargera d'une dette additionnelle de $2,000,000, en sus des huit millions trois cent cinquante mille dollars.......	2,000,000
Total....................................	$10,350,000

Ceci équivaut à $50 par tête de sa population de 207,000.

Sur l'excédent de $2,000,000, le Canada paiera l'intérêt à 5 pour 100 par année, chaque semestre.

(2.) Le Canada paiera comme allocation annuelle à Terreneuve les sommes suivantes :

Allocation pour la législation...............................	$	50,000
Subvention de 80c. par tête de sa population jusqu'à 400,000—qui pour sa population actuelle de 207,000 équivaut à......		165,600
Les paiements seront établis d'après la population après chaque recensement décennal après l'union.		
Allocation pour les terres de la couronne et les droits sur les minéraux et les métaux et le bois sur et dans ces terres.....		150,000
Intérêt à 5 pour 100 sur $2,000,000 d'excédent de dette.......		100,000
Total.......................................	$	465,600

(3.) Le Canada maintiendra à Terreneuve tous les services qui tombent dans la catégorie des services généraux ou fédéraux.

Ils comprennent :

Le traitement du gouverneur.
Les douanes.
L'accise.
Les banques d'épargnes.
Les travaux publics (d'un caractère fédéral).
Les terres de la couronne.
L'administration de la justice.
Les postes.
Les services des steamers.
La marine et les phares.
Les pêcheries.
Les pénitenciers.
L'inspection des poids et mesures et du gaz.
Les arts, l'agriculture et les statistiques.
La quarantaine et l'immigration.
L'inspection des assurances.
Le service géologique.

(4.) Le Canada entretiendra, relativement aux services des steamers, des communica tions pour les passagers et les malles, au moins aussi efficaces que ceux qui existent actuellement, comme suit :

Entre la terre ferme et Terreneuve.
Entre Terreneuve et la Grande-Bretagne.
Les services à vapeur sur les côtes, à l'est et à l'ouest.
Entre le Labrador et Terreneuve.

(5.) Au lieu de dépenses pour la milice à Terreneuve, jusqu'à ce que le parlement puisse juger nécessaire d'introduire un système de milice plus général, le Canada accor dera annuellement $40,000 pour l'entretien d'une troupe de constables devant se composer de   hommes, et devant être, quant à l'efficacité, l'équipement et la discipline, conforme au type approuvé par le ministre de la milice. Cette troupe sera à la disposition du gouvernement fédéral pour le service n'importe où au Canada, dans les cas de besoins généraux et graves.

(6.) Les pêcheurs de Terreneuve participeront également avec ceux du Canada dans toutes les gratifications que le gouverneur général pourra accorder aux pêcheur en aucun temps.

(7.) Le Canada prendra, à une évaluation raisonnable, le steamer *Fiona* maintenant usage par le gouvernement de Terreneuve pour le service des pêcheries.

(8.) Terreneuve sera représentée dans le Sénat du Canada par quatre sénateurs et dans la Chambre des communes par dix représentants.

Copie de télégramme.

30 avril 1895.

A sir MACKENZIE BOWELL.
De Saint-Jean, Terreneuve.

La Chambre ajournée pour attendre décision de votre gouvernement au sujet des termes d'union soumis par les délégués de Terreneuve. Veuillez répondre sans retard car il sera nécessaire pour le gouvernement de décider immédiatement sa politique future.

R. BOND,
Secrétaire colonial.

Copie de télégramme en chiffres.

OTTAWA, 1er mai 1895.

A sir MACKENZIE BOWELL,
De Saint-Jean, Terreneuve.

Si vous ne pouvez vous charger de la dette publique et de l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Port-aux-Basques, et aussi fournir six cent cinquante mille dollars pour les dépenses, il sera impossible au gouvernement local d'accepter les termes d'union. Ne pourriez-vous pas arranger cela? Si vous n'acceptez pas, je devrai présenter une politique alternative lorsque la Chambre se réunira, en conséquence je vous prie de répondre de suite.

Employez le chiffre de Bond.

W. V. WHITEWAY.

(Télégramme.)

OTTAWA, 2 mai 1895.

A l'honorable sir William Whiteway, Saint-Jean, Terreneuve.

Gouverneur général absent, espère pouvoir répondre plus complètement demain.

BOWELL.

(Télégramme.)
Envoyé en chiffres, à 3.30 heures.

OTTAWA, 4 mai 1895.

A sir WILMIAM WHITEWAY, Saint-Jean, Terreneuve.

Impossible d'acquiescer à votre proposition dans télégramme du premier mai. Si je reçois une réponse favorable du gouvernement impérial, ferai proposition définitive quant à subvention annuelle.

BOWELL.

(Télégramme.)

OTTAWA, 10 mai 1895.

A sir WILLIAM WHITEWAY, Saint-Jean, Terreneuve.

La dépêche de lord Ripon, 9 mai, à lord Aberdeen, expédiée au gouverneur de Terreneuve vous informera de la position prise par le gouvernement britannique. Si Terreneuve accepte la proposition de lord Ripon, les termes pourront être modifiés par l'aide de la part du gouvernement de la métropole. Si non, le Canada ne peut supplémenter la proposition faite à vos délégués qu'en convenant, en outre, d'aider à la construction du chemin de fer de Terreneuve depuis la rivière Exploits jusqu'à Port-aux-Basques au moyen d'une subvention de $6,000 par mille et en ajoutant $35,000 de plus à l'allocation annuelle.

BOWELL.

RÉPONSE

(70)

A un ordre de la Chambre des communes, daté le 3 juin 1895 :—Pour un état indiquant le nombre d'îles formant partie du groupe des Mille-Iles, dans le Saint-Laurent, qui ont été vendues pendant les années de 1874 à 1878, inclusivement, à qui elles ont été vendues, le prix auquel a été vendu chaque lot séparé, et le prix moyen par acre, pour toute la quantité vendue. Aussi, état semblable pour les années de 1879 à 1895, inclusivement.

Par ordre,

W. H. MONTAGUE,

Secrétaire d'Etat.

État indiquant les îles du fleuve Saint-Laurent qui ont été vendues pendant les années de 1874 à 1878, inclusivement.

Date de la vente.	A qui les îles ont été vendues.	Nom des îles.	Etendue en acres.	Prix.	Nature de la vente.
				$ c.	
18 juillet '74	Robt. Poole, jeune	Poole's Island	2 7	25 00	Vente particul.
18 sept. '74	H. E. Andress	Tar	181·9	273 00	do
5 avril '75	A. G. Payne	Littlejohn	7·8	84 80	do
16 juin '75	Ab. Stone	Pike	·6	30 00	do
4 sept. '75	Mrs. E. Weston	Garrett's	30·0	350 00	do
20 oct. '75	Henry Hunt	Lot 6, Hill ou Leroux	242·8	480 00	do
17 nov. '76	Jos. Senecal	do 5, Grenadier ou Bathurst	204·1	612 30	do
31 oct. '76	C. Brooker	do 8 do	35·0	28 00	do
27 oct. '76	H. F. Buell	do 6 do	102·8	257 00	do
16 nov. '76	C. Cornwall	do 2, Hill ou Leroux	20·6	41 20	do
16 do '76	R. Carnegie	do 3 do	198·0	495 00	do
13 déc. '76	Wm. Massey	do 10, Grenadier ou Bathurst	77·5	155 00	do
29 do '76	Thos. Hunt	do 8, Hill ou Leroux	179 7	359 40	do
4 janv. '77	F. Hunt	do 1, Club ou Combermere	67·5	135 00	do
21 déc. '76	J. B. Hooper	do 2, Grenadier ou Bathurst	32·0	64 00	do
29 do '76	Thos. McGrath	do 4, Hill ou Leroux	104·3	208 60	do
29 do '76	Jas. Bailey	do 5, do	217·0	434 00	do
8 janv. '77	Chas. Cornwall	do 7, Grenadier ou Bathurst	41·3	61 95	do
12 do '77	Albert Root	do 1, do	80·6	161 20	do
4 do '77	Jno. Hoadley	do 7, Hill ou Leroux	32·4	32 40	do
18 do '77	Wm. Poole	do 9, Grenadier ou Bathurst	90·0	180 00	do
12 do '77	Nancy Combs	do 11, do	48·0	84 00	do
12 do '77	Wm. L. Hibbard	do 3, do	67·6	152 10	do
8 do '77	Jno. Landon	do 1, Hill ou Leroux	295·0	590 00	do
12 do '77	C. Root	do 4, Grenadier ou Bathurst	132·7	331 75	do
8 do '77	Rob. Vere Hunt	do 2, Club ou Combermere	75·8	151 60	do
14 avril '77	Hy. Campbell	Campbell	8·7	100 00	do
25 fév. '78	A. W. Mallory	Lot 12, Grenadier ou Bathurst	65·9	131 80	do
			2642·3	6,009 10	

Prix moyen par acre, $2.27.

ÉTAT indiquant les îles du fleuve Saint-Laurent qui ont été vendues pendant les années de 1879 à 1895, inclusivement.

Date de la vente.	A qui les îles ont été vendues.	Nom des îles.	Etendue en acres.	Prix.	Nature de la vente.
				$ c.	
5 mai '79	Albert Root.....	Little Grenadier...	13·4	26 80	Vente particul.
16 août '79	I. M. Ormiston...	Little Island...	1·8	50 00	do
13 mars '80	Ira Mallory.. .	Lot 2, Tar...	67·0	100 00	do
11 janv. '81	C. Cook...	Big Stave ou Sir James...	150·0	600 00	do
15 mars '81	Jas. Richmond...	Bostwick...	89·3	357 20	do
30 juin '81	Mme L. Stewart..	Float ou Downie...	66·5	266 00	do
1er fév. '81	Jno. Patterson ...	Ash ou Lynedoch...	110·0	440 00	do
20 sept. '81	P. H. Livingstone	Hickory...	80·0	320 00	do
8 mai '81	Jos. Senecal...	Squaw...	4·2	12 60	do
4 avril '83	E. Haanel...	14...	2·5	220 00	do
4 sept. '80	R. Forsyth...	Juniper et 26...	8·05	110 00	do
28 janv. '84	Jas. Richmond...	"W"...	·3	10 00	do
26 fév. '80	Mme D. Forsyth..	Leek...	90·7	1,000 00	do
10 juin '80	S. L. Cook...	Hog...	2·6	35 00	do
24 avril '85	Jno. Dano...	Nigger ou Collier...	36·4	150 00	do
30 mars '87	Anson Jones...	Smith, Millar ou Riall...	13·6	1,000 00	Tenure par bail, vendue à l'ench., puis convertie en franc-alleu.
21 avril '87	E. F. Adams...	Cherry...	·5	300 00	do
5 mai '87	W. H. Cole ...	122...	·6	250 00	do
20 do '87	A. P. Coleman...	Pitch Pine...	3·2	275 00	do
15 juin '87	W. B. Fullerton..	11...	2·9	687 50	do
15 do '88	Mme M. A. Taylor	28 et petite île à l'ouest...	1·9	300 00	Tenure par bail, convertie en franc-alleu.
18 sept. '90	Rob. Poole...	Jeroy ou Rolleston...	2·20	29 70	do
18 oct. '90	Minist. de la marine	Wallace ou Goodman...	47·0	300 00	Vente particulière pour fins de phare.
5 août '91	T. J. Darling...	Hog...	1·5	320 00	Concurrence publique.
5 do '91	Dr G. H. Bowan..	Rich...	1·5	250 00	do
5 do '91	J. D. W. Darling..	Wood...	3·0	500 00	do
5 do '91	F. A. Folger...	72...	·5	75 00	do
5 do '91	P. Stearne...	80...	2·4	200 00	do
5 do '91	Hy. Folger...	81...	1·3	150 00	do
5 do '91	Jos. Taylor...	82...	·80	200 00	do
6 do '91	Allan McRossie...	83...	·5	75 00	do
5 do '91	B. W. Folger...	93...	2·0	150 00	do
5 do '91	W. W. Stearne...	95...	·60	75 00	do
5 do '91	R. A. Campbell...	97...	1·2	125 00	do
5 do '91	Dr E. L. Atkinson.	6...	2·5	300 00	do
5 mars '92	I. G. McKenzie...	Gates...	50·00	500 00	Vente particul.
10 août '92	Duncan Gow...	Buck...	2·4	150 00	Concurrence publique.
10 do '92	Mme W. T. Benson	Docter...	1·10	200 00	do
10 do '92	G. F. Benson...	Pine ou Dashwood...	4·0	325 00	do
10 do '92	J. B. Reid...	88...	5·0	300 00	do
27 avril '93	C. E. Britton...	15b ou "G"...	·25	25 00	Vente p., réclam. de préemption.
26 do '93	Gilbert Belfie...	Joel, Lindsay ou Croker...	32·0	500 00	do
5 juillet '93	C. Fowler...	Smoke ou Hickey...	23·7	202 80	do
4 oct. '93	T. Hunt, aîné...	101...	3·4	6 80	do
4 do '93	do ...	100 et 100a...	3·67	130 00	do
20 nov. '93	Jno. McDonald...	13...	·5	150 00	do
11 déc. '93	W. L. Hibbard...	Shanty ou McMahon...	4·0	9 00	do
24 oct. '93	Minist. de la marine	7a et Gananoque Narrows...	1·0	300 00	Vente particulière pour fins de phare.
25 mai '94	Rév. Jas. Allen...	9...	·60	200 00	Vente particul.
18 juillet '94	J. B. McMurchy..	16...	1·0	150 00	Vente partic. au prix le plus bas, et dans le cas de plus d'un pétitionn., vente au plus haut soumissionnaire.

ÉTAT indiquant les îles du fleuve Saint-Laurent, etc.—*Suite.*

Date de la vente.	A qui les îles ont été vendues.	Nom des îles.	Etendue en acres.	Prix.	Nature de la vente.
				$ c.	
18 juillet '94	F. T. Bronson	108i	·10	50 00	Vente partic. au p. haut prix, etc.
21 do '94	A. Ferguson	Spilsbury	5·2	300 00	do
18 do '94	G. S. McFarlane	Otty et O'Connor	2·8	450 00	do
20 do '94	J. G. Wallace	75	·5	50 00	do
21 do '94	C. Probandt	Marsh	2·3	25 00	do
21 do '94	G. D. Miller	103	·6	226 00	do
21 do '94	N. P. McNeil	84 et 84a	·7	180 00	do
21 do '94	A. J. Norton	Axeman et Astounder	6·4	600 00	do
18 do '94	E. P. Wright	3 et 4	·225	125 00	do
24 do '94	C. B. Powell	Aspasia	1·4	350 00	do
28 do '94	W. M. Hall	29	·2	150 00	do
28 do '94	Rév. W. Hall	28c	·05	75 00	do
26 do '94	N. M. Wright	117f	·2	101 00	do
25 do '94	G. N. Asselstine	6a	·2	75 00	do
26 do '94	S. Finley	15	·2	75 00	do
26 do '94	Mme A. P. Kidd	Old Bluff	9·4	700 00	do
25 do '94	A. M. Tennant	84d	·2	85 00	do
26 do '94	F. P. Bronson	104	·8	150 00	do
26 do '94	A. Ferguson	Sugar ou Mulcaster	13·3	900 00	do
18 do '94	J. M. Shaw, M.D.	85a et 85z	·53	135 00	do
28 do '94	C. L. Sheldon	27	2·0	415 00	do
30 do '94	E. L. Boas	99 et Hemlock	4·3	500 00	do
20 do '94	W. A. Ellis	Fort Wallace et Rough ou Hamilton	1·3	350 00	do
1er août '94	B. E. Rouse *et al.*	Long	5·5	400 00	do
26 juillet '94	Wm. Byres	22	·5	180 00	do
26 do '94	W. L. Robinson	Dark	1·0	352 50	do
17 do '94	W. H. Cronk	80d et 80e	1·4	300 00	do
17 do '94	Sam. Rogers	78 et 78[5]	·75	260 00	do
26 do '94	W. G. Matthew	20	·3	160 00	do
30 do '94	N. A. H. Moore	1, Groupe Gananoque	·2	100 00	do
30 do '94	H. H. Hurdman	64 et 78b	·8	178 00	do
30 do '94	W. G. Hurdman	103a	·3	102 00	do
28 do '94	P. D. Ross	77	4·7	300 00	do
30 do '94	B. F. W. Hurdman	59	·3	105 00	do
21 do '94	C. H. Hubbell	27b	·2	75 00	do
30 do '94	W. A. Burns	105d	·33	105 00	do
6 août '94	E. W. Wood	Cunliffe	1·0	150 00	do
28 juillet '94	J. A. D. Holbrook	77b et 77c	·225	80 00	do
14 août '94	S. Henderson	78[a]	·125	35 00	do
28 juillet '94	H. S. McDonald	12	·2	75 00	do
2 août '94	Rév. C. J. Young	2, Groupe Fishdam	·33	50 00	do
18 juillet '94	R. G. Code	85	1·8	200 00	do
3 août '94	E. A. LeSueur	Sydenham ou Van Buren	4·2	450 00	do
30 do '94	T. McGrah	98e	2·5	75 00	do
17 do '94	H. Miller	115	·1	100 00	do
24 do '94	do	Pine	1·4	300 00	do
18 juillet '94	J. C. Scott	49 et 50	1·7	400 00	do
18 do '94	P. G. Nash	51 et 52	4·0	300 00	do
18 do '94	A. Olver	Green	·6	150 00	do
18 do '94	J. P. Dunne	105f et Willoughby	1·0	300 00	do
18 do '94	W. D. Morris	80h et 80i	1·4	550 00	do
14 août '94	G. N. Asselstine	"D"	·2	100 00	do
21 do '94	K. McDonald	Bluff	·8	201 00	do
29 do '94	Eliz. Hall	28b	16	25 00	do
1er sept. '94	Allan J. Ross	50a et 76a	·225	130 00	do
8 août '94	D. E. Carman	89	1·1	150 00	do
8 do '94	C. A. Carman	89a et 89b	·23	113 33	do
13 juillet '94	C. C. Cleveland	Bratt	2·9	460 00	do
12 août '94	P. McRae	Little Stave ou Prince Regent et 70a	29·0	600 00	do
6 août '94	A. G. Greenfield	Sir William	·6	155 00	do
6 do '94	Bob Hinton	78 et 98f	5·6	475 00	do
4 sept. '94	J. E. Bradley	1 et 3, Groupe Fishdam	·66	100 00	do
6 août '94	G. Henderson	101k	1·0	150 00	do
24 do '94	do	78[1]	·2	50 00	do
12 sept. '94	A. W. Mallery	Corn ou Broughton	5·2	400 00	do

ÉTAT indiquant les îles du fleuve Saint-Laurent, etc.—*Suite.*

Date de la vente.	A qui les îles ont été vendues.	Nom des îles.	Etendue en acres.	Prix. $ c.	Nature de la vente.
12 sept. '94	Wm. Hale.... ...	24..................	·4	150 00	Vente partic. au p. haut prix, etc.
18 juillet '94	M. A. Morris.....	91 et 92.	·7	300 00	do
28 août '94	G. J. Millar	111.	1·0	300 00	do
27 do '94	G. D. Girdwood ..	Perch	1·0	100 00	do
18 do '94	T. P. Richards....	21	·2	100 00	do
4 sept. '94	C. P. Drummond..	4 et 5	·9	200 00	do
8 août '94	S. W. Ogden......	2 et 3	2·6	500 00	do
6 do '94	F. A. Stephens ...	The Punts......................	·8	200 00	do
27 do '94	De F. Fairchild...	Watch........	·1	80 00	do
18 juillet '94	Jos. Kent....	57......	·7	100 00	do
14 sept. '94	F. L. Donohue....	81e et 81f	·55	110 00	do
14 do '94	Chas. Donohue ...	98g	·1	40 00	do
18 juillet '94	G. P. Brophy. ...	78a et Dromedary.....	1·2	350 00	do
18 août '94	R. H. Sayre......	Deathdealer	3·3	450 00	do
18 juillet '94	J. P. McCarthy...	98b et 105........................	1·7	150 00	do
18 do '94	David Scott	113g et Champagne....	1·35	300 00	do
18 do '94	J. A. Brophy.....	45 et 47.......	1·4	160 00	do
18 do '94	F. C. McDougall..	114f et Psyche	2·25	400 00	do
18 do '94	John Sutherland..	54 et 55a.........................	·9	200 00	do
18 do '94	J. A. McDougal..	90a et Pilot......................	·4	170 00	do
18 do '94	F. C. Chittick....	98..........	·4	100 00	do
18 do '94	T. Saunders	Popham et Rowley.....	6·0	500 00	do
18 do '94	J. B. Lynch......	108d et 112.......................	3·4	500 00	do
18 do '94	E. A. Olver......	Duck et Squaw............	7·0	500 00	do
18 do '94	I. T. Morris	86 et 87...........................	2·8	400 00	do
18 do '94	F. F. Morris	98c	·5	200 00	do
31 août '94	M. E. Morris......	78^3...	·2	100 00	do
1er do '94	A. H. Taylor......	78^3 et 55	1·6	275 00	do
7 sept. '94	Wm. Mott........	70 et Huckleberry.......... ...	1·4	235 00	do
7 do '94	G. F. Macdonald..	67 et Rattlesnake	1·5	270 00	do
7 do '94	R. T. Shillington..	Hooper.	1·2	200 00	do
27 do '94	W. G. Atkinson .	30	1·2	200 00	do
25 do '94	Wm. Hale..... ..	24c	·68	40 00	do
1er oct. '94	E. S. Hicks.......	1, Hickory Group.	·4	100 00	do
16 août '94	J. H. Worman....	1, Admiralty Group.	·8	150 00	do
16 do '94	Pat. Farrelly......	Bloodletter.......	3·2	500 00	do
6 sept. '94	M. D. Horton	Surveyor's..............	·2	250 00	do
31 oct. '94	E. A. LeSueur....	Owen.............	4·8	150 00	do
26 sept. '94	Rev. Jones *et al*...	106 et Hai ou Dobbs...	2·8	400 00	do
2 oct. '94	E. Landon	12b et 12c.........................	·8	75 00	do
13 do '94	J. D. W. Darling..	87f..........	·2	60 00	do
1er nov. '94	Jacob Duetta.....	27c.	·1	30 00	do
15 sept. '94	E. P. Worman....	Gig	4·8	480 00	do
30 juillet '94	C. W. Windsor....	94 et 94a.........................	·62	240 00	do
31 août '94	J. A. McDonald..	96....................................	1·4	201 00	do
19 sept. '94	F. S. Livingston..	102....	·6	100 00	do
25 oct. '94	J. C. Dewey	Belaborer..........................	1·0	200 00	do
28 sept. '94	Mme J. E. Cowan	e et f	·7	200 00	do
28 do '94	O. D. Cowan.. ...	Lemon	·4	150 00	do
22 do '94	J. T. Rogers, M.D	Burnt	·7	152 00	do
19 do '94	O. V. Goulette . .	17d	·12	60 00	do
17 do '94	W. N. Byres......	30a	·12	50 00	do
8 oct. '94	J.S.Atkinson,M.D	"C".................................	·33	100 00	do
7 nov. '94	A. F. Holmes.. ..	62b	·25	75 00	do
7 do '94	A. E. Holmes.....	St. Gabriel's Point	4·2	300 00	do
5 oct. '94	C. E. Britton.....	Netley............................ ...	2·5	350 00	do
23 do '94	S. Bendit.........	Gull ou Davis.....	5·8	300 00	do
17 do '94	A. Devine.........	Bingham	6·8	1,000 00	do
18 do '94	C. Probandt	Scorpion.................. .. .	·6	60 00	do
2 nov. '94	Wm. Byres	Black Ants...........	1·5	200 00	do
2 do '94	D. R. Byres	Baumgardt.......................	5·0	250 00	do
2 oct. '94	W. G. Atkinson ..	68........	1·7	150 00	do
3 nov. '94	W. B. Fullerton ..	33............	·4	75 00	do
18 juillet '94	J. Dunlop........	82e.................................	·25	100 00	do
18 do '94	Catherine Lynch..	93c et 114	·5	200 00	do
7 sept. '94	R. M. McLean....	90 et Humbly..	2·5	300 00	do

ÉTAT indiquant les îles du fleuve Saint-Laurent, etc.—*Fin.*

Date de la vente.	A qni les îles ont été vendues.	Nom des îles.	Etendue en acres.	Prix.	Nature de la vente.
				$ c.	
23 août '94	Julia Graham.....	62....	·33	80 00	Vente partic. au p. haut prix, etc.
23 do '94	J. M. Craig........	Potato et 60 ou Huckleberry......	3·2	300 00	do
23 nov. '94	F. L. King.. .. .	98h	·01	30 00	do
28 sept. '94	W. Ecker.	Chimney	2·4	200 00	do
24 nov. '94	W. B. Abbott. ...	Ball.......................... ..	1·6	350 00	do
3 déc. '94	N. Gardner.......	Jackstraw......	·4	150 00	do
13 juillet '94	M. P. Douglas....	Little White Calf......	·3	351 00	do
13 déc. '94	H. R. Heath......	Cleopatra...................... .	1·4	155 00	do
23 nov. '94	P. T. Dodge......	Myers..........................	5·6	600 00	do
22 janv. '95	H. A. Boas........	99a......	·1	30 00	do
14 sept. '94	R. A. Livingston..	46	·5	60 00	do
28 mars '95	E. L. Atkinson....	Huckleberry...........	6·1	800 00	do
			1211·0	45,749 73	
		Prix moyen par acre....... .	$ 37·70		

RÉPONSE

(81)

À une ADRESSE du SÉNAT, en date du 7 juin 1895, demandant la correspondance échangée au sujet du droit de propriété littéraire international.

Par ordre,

W. H. MONTAGUE,

Secrétaire d'Etat.

Le marquis de Ripon au comte d'Aberdeen.

LONDRES, 1er mai 1894.

Tarif revisé. Vos ministres ont-ils considéré quel effet aura le "Colonial Laws Validity Act, 1865," sur l'article portant admission des réimpressions étrangères à partir du 27 mars prochain ? Ils admettent, cela va sans dire, que la Reine peut être conseillée de révoquer l'arrêté du conseil approuvant les droits imposés, si cet article est adopté.

RIPON.

DOWNING STREET, 15 mars 1895.

Au Gouverneur général,
le très honorable comte
d'ABERDEEN, C.P., etc., etc., etc.

MILORD,—Vous savez que l'une des questions que feu sir John Thompson se proposait de discuter avec le gouvernement de Sa Majesté, pendant sa visite en ce pays, était celle de l'Acte canadien des droits d'auteur, laquelle a déjà fait le sujet d'une correspondance considérable.

Le gouvernement de Sa Majesté a profondément regretté que, par suite de la mort prématurée de sir John, la discussion personnelle, dont nous espérions voir sortir une solution satisfaisante de cette épineuse question, n'ait pu avoir lieu.

Les graves objections que présentent quelques-unes des dispositions de l'Acte canadien dans sa forme actuelle, les difficultés et complications internationales qu'il ferait naître, si on en permettait la mise à exécution, ont été pleinement exposées dans des communications précédentes; et la correspondance échangée n'a pu amener même un rapprochement de vues entre le gouvernement de Sa Majesté et vos ministres.

Dans ces circonstances, je ne suis point disposé à continuer une correspondance de controverse qui ne produirait vraisemblablement aucun résultat, et le seul moyen qui me paraisse offrir quelque chance de solution, serait que l'un de vos ministres ou un délégué parfaitement renseigné et dûment autorisé, vînt ici, aussitôt que possible, pour discuter le sujet personnellement avec le gouvernement de Sa Majesté.

La mesure atteint des intérêts nombreux et puissants en ce pays, et les intéressés s'en sont sérieusement alarmés. D'un autre côté, ceux en Canada dont les intérêts sont en jeu peuvent naturellement s'impatienter du retard qui a eu lieu. Je compte donc que Votre Seigneurie engagera ses ministres à recourir à une conférence personnelle, comme préférable à un nouvel échange de dépêches.

J'ai l'honneur d'être, milord,
De Votre Seigneurie le très
humble et obéissant serviteur,
RIPON.

30 mai 1895.

Le comité du Conseil privé a eu sous sa considération une dépêche ci-jointe, en date du 15 mars 1895, du marquis de Ripon, concernant l'Acte canadien des droits d'auteur, et la correspondance à propos de cet acte, que feu sir John Thompson devait discuter, pendant sa dernière visite en Angleterre, avec le gouvernement de Sa Majesté.

Les ministres de la justice et de l'agriculture, auxquels la dite dépêche a été renvoyée, relèvent les observations suivantes de lord Ripon : que les communications et la correspondance précédentes n'ont pu amener même un rapprochement de vues entre le gouvernement de Sa Majesté et le gouvernement du Canada ; que la continuation d'une correspondance de controverse ne produirait vraisemblablement aucun résultat, et que le seul moyen paraissant offrir quelque chance de solution serait que l'un des ministres de Votre Excellence, ou un délégué parfaitement renseigné et dûment autorisé, se rendît à Londres, aussitôt que possible, pour discuter le sujet personnellement avec le gouvernement de Sa Majesté.

Dans ces circonstances, les ministres, considérant que d'importants intérêts se trouvent en cela concernés en Canada, lesquels ont souffert et souffrent encore du retard qu'a subi le règlement de cette question, approuvent la démarche recommandée; et comme aucun des ministres de Votre Excellence ne pourrait, vu que le parlement est en session et pour d'autres raisons, s'absenter pour la conférence proposée, les ministres de la justice et de l'agriculture recommandent que M. Edmund L. Newcombe, C.R., assistant au ministère de la justice, soit autorisé à se rendre à Londres pour y conférer avec le représentant du gouvernement de Sa Majesté sur le sujet.

Le comité soumet ce qui précède à l'approbation de Votre Excellence et émet l'avis que Votre Excellence veuille bien transmettre une copie certifiée de cette minute au très honorable principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies.

J. J. McGEE.
Greffier du Conseil privé.

RÉPONSE

(89).

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 24 avril 1895 :—Pour copie de toute correspondance, non encore produite, échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial, et entre le gouvernement impérial et le gouvernement français, au sujet du Traité français.

Par ordre,

W. H. MONTAGUE,
Secrétaire d'Etat.

EXTRAIT *d'un rapport du comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le* 1er *avril* 1894.

Le comité du conseil privé a l'honneur d'appeler l'attention de Votre Excellence sur le fait que le projet de loi ratifiant le traité de commerce, signé à Paris le 6e jour de février 1893, ayant été adopté par le Sénat et la Chambre des Communes, et ayant reçu l'assentiment de Votre Excellence, n'exige plus que la proclamation de Votre Excellence pour prendre effet. Cette proclamation ne serait pas, naturellement, conseillée avant que le traité ait été ratifié par les chambres législatives de France ; mais il se présente une nouvelle difficulté que le comité croit devoir être portée à l'attention du gouvernement de Sa Majesté.

Le traité contient une disposition qui le rend sujet à prendre fin après avis de douze mois. Une grande importance est attachée à cette disposition, spécialement en Canada, parce qu'une partie très considérable des électeurs favorisent l'abolition de la fabrication et de la vente des spiritueux en Canada, et si une mesure en ce sens était adoptée, la prompte abrogation du traité deviendra nécessaire. Les conseillers de Votre Excellence ont donné l'assurance qu'on ne devait pas craindre que l'opération d'une loi prohibitive, si elle était adoptée par le parlement canadien, serait frustrée par la continuation du traité, et que la clause ayant trait à l'annonce pourrait servir à mettre fin au traité dans l'espace de douze mois. Cette assurance a été généralement acceptée, parce qu'il a toujours été entendu que quand la Grande-Bretagne a consenti à un traité au nom d'une colonie elle n'hésite pas à donner l'avis nécessaire pour le terminer, à l'instance du gouvernement de la colonie intéressée.

Cependant, le comité regrette de dire que, d'après une circonstance qui s'est produite dans ces dernières années, il n'est pas sûr que la pratique dont il est ici question sera suivie.

Le Canada a consenti à ce que la Grande-Bretagne fût partie, en son nom, à la convention de Berne concernant les droits d'auteurs en 1886—comptant expressément que la Grande-Bretagne donnerait avis de son retrait du traité dès que son gouvernement exprimerait le désir que cet avis fût donné. Pendant plus de cinq ans le Canada s'est constamment efforcé de faire donner avis de son retrait, mais le gouvernement de Votre Exellence n'a pas l'assurance que son désir ait été accompli.

Tant que les choses resteront dans cette condition, les conseillers de Votre Excellence s'exposeraient à de graves censures s'ils recommandaient la publication d'une proclamation mettant le traité français en vigueur, même s'il était ratifié en France.

Le comité recommande que Votre Excellence soit priée de transmettre une copie de la présente minute, si elle est approuvée, au très honorable ministre des colonies pour être communiquée au gouvernement de Sa Majesté.

JOHN J. McGEE, *greffier du conseil.*

Le marquis de Ripon au comte d'Aberdeen.

DOWNING STREET, 27 septembre 1894.

Gouverneur général,
etc., etc.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 237 du 17 août, contenant une minute approuvée du conseil privé appelant l'attention sur l'article du traité français qui le rend sujet à prendre fin après avis de douze mois.

Je vous prie d'assurer vos ministres qu'un avis à l'effet de terminer ce traité sera donné par le gouvernement de Sa Majesté sous l'empire des dispositions de l'article IV, si en n'importe quel temps le gouvernement canadien le désire.

J'ai prié le ministre des affaires étrangères d'annoncer au gouvernement français la promulgation de la loi canadienne, afin qu'il s'assure des pouvoirs législatifs nécessaire pour procéder à la ratification du traité.

J'ai, etc.

RIPON.

EXTRAIT *d'un rapport du comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le 4 février* 1895.

Le comité du conseil privé a pris connaissance de deux télégrammes, ci-annexés, datés le 22 octobre et le 30 novembre 1894, du marquis de Ripon, contenant une plainte de l'ambassadeur d'Autriche au sujet d'une distinction que comporte le traité français contre les prunes autrichiennes.

Le ministre du commerce, à qui la question a été soumise, représente qu'il a été concédé par le gouvernement de Sa Majesté que les parlements coloniaux ont à faire les lois qui peuvent être nécessaires pour mettre en vigueur dans les colonies des traités comme celui du 5 décembre 1876, et que la promulgation de ces lois est sujette à la discrétion des parlements coloniaux intéressés. (*Voir* la dépêche-circulaire de lord Kimberley, du 19 avril 1872, dans laquelle il est dit : " Le gouvernement de Sa Majesté pense que le droit constitutionnel de la reine de conclure des traités qui lient toutes les parties de l'empire ne peut être mis en doute, sujet à la discrétion du parlement du Royaume-Uni, ou des parlements coloniaux, selon le cas, de faire les lois qui peuvent être nécessaires pour mettre ces traités à effet.")

Le ministre représente de plus que dans le cours de la session de 1891, les deux chambres du parlement canadien ont adopté, à l'unanimité, une humble adresse à sa Très Excellente Majesté la reine, laquelle adresse se lit comme suit :

" A Sa Très Excellente Majesté la Reine.

" Très Gracieuse Souveraine.

" Nous, le Sénat et la Chambre des communes du Canada, réunis en parlement, sujets loyaux et respectueux de Votre Majesté, demandons humblement qu'il plaise à Votre Majesté d'examiner la position du Canada au sujet de certaines questions importantes qui touchent à ses relations commerciales avec l'empire et avec les nations étrangères.

" Vos pétitionnaires désirent, en premier lieu, attirer l'attention sur certaines stipulations contenues dans les traités qui existent avec la Belgique et le Zollverein allemand, stipulation qu'on désigne ordinairement sous le nom de ' clauses des nations

les plus favorisées', lesquelles sont appliquées à d'autres pays dont les traités de commerce avec la Grande-Bretagne contiennent une 'clause de nation la plus favorisée', et qui s'appliquent aux colonies britanniques. En vertu de l'article XV du traité conclu avec la Belgique en 1862, le Canada est forcé d'admettre tous les articles, produits ou manufacturés en Belgique, sujets aux mêmes droits, ou à des droits pas plus élevés que ceux qui sont imposés sur les articles de même nature de provenance britannique. Et dans le traité conclu en 1865 avec le Zollverein allemand, il est stipulé que les produits de ces Etats ne seront pas frappés d'autres droits d'importation ou de droits plus élevés que ceux imposés sur les produits semblables du Royaume-Uni ou de tout autre pays; et que les produits exportés à ces Etats ne seront pas soumis à des droits plus élevés que ceux qui frappent les produits exportés au Royaume-Uni.

"Vos pétitionnaires croient que ces stipulations dans les traités avec les nations étrangères sont incompatibles avec les droits et les pouvoirs conférés subséquemment au parlement du Canada par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord pour la direction du commerce du Canada, et que leur maintien tend à produire des complications et des embarras dans un empire comme celui soumis à Votre Majesté, dans lequel on reconnaît aux colonies possédant le gouvernement responsable le droit de définir leurs relations fiscales entre elles et avec la mère-patrie et les nations étrangères.

"De plus, vos pétitionnaires croient que, vu le fait que la politique fiscale étrangère augmente toujours les droits protecteurs et différentiels, il est contraire aux intérêts du Royaume-Uni et de toutes ses possessions, que le parlement du Royaume-Uni ou d'une des colonies à gouvernement responsable appartenant à Votre Majesté, soit ainsi gêné dans le pouvoir de faire à son tarif les modifications que le développement de son commerce peut exiger, ou de se protéger contre des mesures nuisibles d'une politique étrangère.

"Vos pétitionnaires désirent aussi signaler le fait que les ressources immenses du Canada en facilités et en bois, exigent le plus grand développement de ses marchés pour être exploitées avec avantage, surtout dans les pays dont l'approvisionnement de ces produits est resteint, tandis que le développement rapide de ses industries manufacturières demande un approvisionnement toujours croissant de la matière première, que fournissent les pays qui consomment les produits du Canada. Vos pétitionnaires croient que parmi les pays avec lesquels se fait ce commerce, l'empire britannique tient le premier rang, et qu'il offre par la diversité de son climat et de ses produits la plus grande perspective d'une augmentation rapide et réellement illimitée, tandis que le commerce du Canada avec les Etats-Unis ne le cède qu'à celui qu'il fait avec l'empire britannique, et son développement est d'une grande importance pour nous, bien que d'après la similitude de la plupart des produits des deux pays, il ne soit pas probablement susceptible de prendre un développement aussi grand que celui du commerce que nous faisons avec l'empire.

"Vos pétitionnaires désirent ardemment entretenir et augmenter le commerce du Canada avec l'empire, avec son puissant voisin les Etats-Unis, et avec tous les pays de l'univers, partout où s'en présente l'occasion, et ils croient qu'au moyen de concessions mutuelles et l'adoption de mesures établissant de nouvelles relations commerciales entre les différentes parties de l'empire britannique et entre l'empire et les nations étrangères, des résultats avantageux et durables se feront sentir, et que le maintien des restrictions imposés au Canada et à d'autres partie de l'empire par cette clause des 'nations les plus favorisées' empêchera d'atteindre ce but important, ce qui serait injustifiable.

"En conséquence, le Sénat et la Chambre des communes prient humblement Votre Majesté de prendre les mesures qu'elle jugera nécessaires pour mettre fin aux dispositions contenues dans les traités avec le Zollverein allemand et avec la Belgique, ainsi qu'avec toute nation au sujet de laquelle ces dispositions sont présentement en vigueur."

Le ministre fait observer que, dans l'espoir que les demandes formulées par cette adresse soient bientôt accordées et que le Canada soit libéré de l'opération de ce traité et d'autres traités de même nature, la politique du Canada proclamée par

feu le très honorable sir John Thompson, qui était alors premier ministre, et par l'honorable M. Foster, ministre des finances, en parlement, au cours de débats soulevés par la loi qui sanctionne la ratification du traité français de la part du Canada, est de concéder aux pouvoirs auxquels le traité du 5 décembre 1876 et d'autres traités similaires confèrent le traitement des "nations les plus favorisées", les mêmes privilèges que ceux dont la France jouira sous l'empire du traité français.

Le ministre représente encore que, relativement au télégramme du 30 novembre 1894 cité plus haut, il paraît que le gouvernement de Sa Majesté désire avoir du gouvernement canadien l'assurance que la proclamation visée par l'article IV de la loi ne sera pas publiée, à moins que le gouvernement du Canada, indépendamment d'accorder aux nations ayant titre à bénéficier en Canada des clauses concernant "les nations les plus favorisées" les mêmes concessions que celles qui sont accordées à la France sous l'empire du traité français, ne consente aussi à faire, par le présent, les mêmes concessions aux autres possessions de l'empire.

Dans le cas des pays qui ont des traités "des nations les plus favorisées" avec la Grande-Bretagne et ses colonies, et dans le cas des autres possessions britanniques pour lesquelles des privilèges égaux sont demandés, il ne faut pas oublier qu'une loi est nécessaire, et cette loi sera demandée au parlement canadien durant sa prochaine session.

Tout en maintenant que le gouvernement du Canada est libre d'accéder ou de ne pas accéder à cette proposition—attendu que les possessions britanniques ne sont pas Troisièmes Pouvoirs, soit vis-à-vis le Canada ou la Grande-Bretagne—le ministre recommande que, conformément aux déclarations formulées en parlement par le ministre des finances au cours du débat auquel a donné lieu la loi autorisant la ratification du traité français, les privilèges dont jouira la France sous l'empire du traité français soient aussi concédés aux autres possessions britanniques.

Le comité, approuvant le rapport qui précède, recommande que Votre Excellence soit priée de transmettre, après approbation, une copie de la présente minute au très honorable ministre des colonies.

Le comité recommande de plus que, devançant la poste, la substance de la présente minute soit transmise par câble au marquis de Ripon.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, *greffier du conseil privé.*

Le marquis de Ripon au gouverneur.

LONDRES, 22 octobre 1894.

L'ambassadeur d'Autriche se plaint d'une distinction que comporte le traité français contre les prunes autrichiennes, en violation de l'article du traité du 5 décembre 1876, qui concerne les nations les plus favorisées. L'interprétation du 3 article de la loi prête au doute. Je serais heureux de recevoir une assurance de vos ministres.

RIPON.

Le ministère des colonies au gouverneur.

LONDRES, 30 novembre 1894.

Relativement à mon télégramme du 22 octobre, le gouvernement de Sa Majesté donne son assentiment au traité français avec l'entente formelle que la réduction de droits accordée à la France sera aussi accordée aux nations ayant droit de bénéficier au Canada de l'article du traité concernant les nations les plus favorisées, ainsi qu'aux autres possessions britanniques. J'espère que vos ministres donneront, sur ce point, des assurances satisfaisantes avant de publier la proclamation prescrite par le 4 article de la loi.

RIPON.

Traité français.

Le marquis de Ripon au comte d'Aberdeen.

LONDRES, 6 décembre 1894.

Relativement à mes télégrammes du 22 octobre et du 30 novembre, le ministre des affaires étrangères, en attendant votre réponse, demande une explication officielle sur le sens de l'article III du traité français, se rattachant à l'article des "nations les plus favorisées" des présents traités de commerce qui s'appliquent au Canada.

RIPON.

EXTRAIT *d'un rapport du comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le* 22 *janvier* 1895.

Au sujet d'un rapport, daté le 21 janvier 1895, dans lequel le ministre du commerce appelle l'attention sur un débat qui a eu lieu dans la conférence coloniale à Ottawa, au sujet de la réciprocité commerciale, et sur une proposition présentée par sir Henry de Villiers à l'effet que: "

"Que dans l'opinion de cette conférence les obstacles qui peuvent présentement s'opposer au pouvoir des dépendances de l'empire jouissant du gouvernement responsable de faire des conventions de réciprocité commerciales entre elles, ou avec la Grande-Bretagne, devraient être écartés par législation impériale, ou autrement."

Le ministre fait observer que, au cours de ce débat, l'honorable M. Suttor a dit:

"Si ce traité entre la France et le Canada existe, nous ne pouvons pas avoir de meilleures conditions que le Canada et la France. En conséquence, pourquoi nous arrêter à ce traité existant entre l'Angleterre et la France ?" en en parlant comme traité que le gouvernement britannique devrait être invité à condamner ou abroger.

Ce à quoi l'honorable M. FOSTER répondit:—"M. Suttor voudra-t-il me permettre de corriger cette impression ? Il n'y a, dans le traité français, rien autre chose que la simple stipulation que nous importerons les vins français à un certain tarif, puis une autre clause stipule que si nous accordons à un autre pays un tarif moins élevé, nous accorderons le même tarif à la France. Il n'y a rien, en cela, qui empêche la Grande-Bretagne et les colonies de faire ce qu'il leur plaît relativement à leur commerce intérieur. De sorte que la colonie du Cap et le Canada peuvent, demain, conclure un arrangement en vertu duquel les vins de la colonie du Cap peuvent être importés ici en franchise et les vins français seront importés aux taux que nous aurons mentionnés, tant que nous n'accorderons pas de tarif plus favorable à un pays étranger quelconque."

L'hon. M. SUTTOR ajouta:—"Nous sommes tous bien aises d'avoir entendu l'explication de M. Foster; cependant, pardonnez-moi si je dis que son explication nous laisse exactement dans la position où nous étions auparavant. L'explication de M. Foster est que nous avons la permission d'exporter nos vins ici aux mêmes conditions que la France, mais si le gouvernement canadien et quelqu'une des colonies conviennent entre eux que les vins de cette dernière seront importés en franchise, la France peut demander à exporter ses vins aux mêmes conditions. N'est-ce pas cela ?

L'hon. M. FOSTER repliqua:—"Ce n'est pas là mon impression. J'envoie chercher le traité."

Alors SIR HENRY DE VILLIERS remarqua:—"Voici la clause. 'Tout avantage commercial accordé par le Canada à un Etat tiers, notamment en matière de tarifs, sera, de plein droit, étendu à la France.'"

L'hon. M. FOSTER dit:—"La colonie du Cap n'est pas un autre Etat.

Sir HENRY DE VILLIERS dit:—"Tout avantage commercial accordé par le Canada à un Etat tiers, notamment en matière de tarifs, sera, de plein droit, étendu à la France.

L'hon. M. FOSTER répondit:—"Mon honorable ami verra que deux Etats étaient intéressés à la conclusion de ce traité. L'un était la Grande-Bretagne et l autre la France. La Grande-Bretagne comprenait les colonies. La seule stipulation prévue par ce traité est que nous donnons à la France l'avantage d'un certain tarif pour ses

vins. Il y a une disposition concernant les Etats tiers. Quels sont les Etats tiers? Ce n'est pas la Grande-Bretagne. Ce n'est pas la France. Ce n'est certainement pas Terreneuve, et ce n'est certainement pas la colonie du Cap. Si nous faisons un arrangement quelconque avec l'Autriche ou les Etats-Unis ou tout autre Etat, nous devons donner à la France le tarif le plus avantageux; mais si nous faisons un arrangement entre nous, parmi les colonies-sœurs, nous pouvons importer leurs vins au tarif que nous voudrons, et ne pas accorder à la France un tarif plus avantageux que celui que lui donne le traité."

L'hon. M. Suttor.—"Il nous sera loisible de conclure un arrangement tout à fait étranger à ce traité existant entre la France et l'Angleterre?"

L'hon. M. Foster.—"Parfaitement."

Le ministre du commerce, tout en approuvant l'opinion exprimée dans ce débat par l'honorable M. Foster sur l'effet du traité français, juge qu'il est important, avant de donner l'avis prévu par la loi canadienne qui met le traité français en vigueur, qu'il y ait entente distincte avec le gouvernement impérial sur cette importante question.

Le comité, sur la recommandation du ministre du commerce, émet l'avis que Votre Excellence soit priée de transmettre une copie certifiée de la présente minute au très honorable ministre des colonies, afin d'obtenir du gouvernement de Sa Majesté une expression d'opinion sur la question.

Le tout respectueusement soumis à l'ap robation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du conseil privé.

Bureau du haut commissaire du Canada,
Victoria Chambers, 17 Victoria Street.

Londres, 15 janvier 1895.

A l'honorable sir Mackenzie Bowell, etc., Ottawa.

Cher sir Mackenzie Bowell,—J'ai l'honneur de vous rappeler ma lettre du 24 *ultimo* concernant le traité français, dans laquelle j'avais inclu copie d'une correspondance échangée au sujet d'une réclamation présentée par l'Autriche à l'effet de bénéficier des réductions de tarif qui seront accordées à la France lorsque le traité sera mis en opération.

Tout d'abord, je désirerais que vous substitueriez à ma lettre du 10 décembre adressée au ministère des colonies la ci-incluse, attendu que j'ai jugé nécessaire de faire dans son texte un petit changement qui n'est cependant pas essentiel.

Toutefois, l'objet principal de la présente est de vous dire ceci: le ministère des colonies m'apprend qu'il n'a pas encore reçu du gouvernement une demande formelle relativement à la ratification du traité; de plus, que la loi canadienne ratifiant le traité ne lui a pas encore été communiquée officiellement, et que les télégrammes adressés par le marquis de Ripon au comte d'Aberdeen le 22 octobre et le 30 novembre dernier sont restés sans réponse. J'ai écrit à M. Ives au sujet des ratifications le 5 du courant, et j'ai informé le ministère des colonies que feu sir John Thompson avait télégraphié à Ottawa qu'une réponse à ces télégrammes pouvait être retardée jusqu'à son retour, et que mes lettres du 4 et du 10 *ultimo* représentaient son opinion sur le sujet. Une communication sera sans doute faite au ministère des colonies comme résultat de ma lettre à M. Ives, relativement à la ratification, et il est peut-être bon de transmettre officiellement avec elle un exemplaire de la loi.

Cela faciliterait la ratification du traité, et ce serait pour le gouvernement de Sa Majesté un sujet de grande satisfaction si le ministre des colonies recevait en même temps l'assurance que, s'il n'est pas possible d'étendre aux autres pays auxquels nous sommes obligés par traité d'accorder le traitement des nations les plus favorisées les réductions qui seront données à la France dès que le traité entrera en opération,

cela se fera aussitôt que le parlement aura conféré les pouvoirs nécessaires à cet effet, et que, dans le cas où des droits plus élevés seraient perçus dans l'intervalle, la différence sera remboursée en temps.

Comme vous le voyez, il a été dit et répété dans le parlement canadien, au cours des débats auquel le traité a donné lieu, que les concessions faites à la France n'étaient pas exclusive et qu'elles seraient générales. Il est donc grandement à désirer qu'il soit immédiatement fait quelque chose pour porter officiellement à la connaissance du gouvernement de Sa Majesté cette intention et les mesures qu'il y aura à prendre à cet effet. C'est particulièrement important à cause du fait que la loi adoptée à la dernière session—et dont le gouvernement a obtenu un exemplaire sans les formalités requises—restreint expressément aux articles spécifiés dans la liste, à des marchandises d'origine française, la réduction des droits sur les importations faites au Canada. A tout événement c'est l'opinion des officiers en loi de la couronne auxquels j'apprends que la question a été soumise. Ceci vous expliquera le vif désir éprouvé par le ministère des colonies au sujet de l'extension des concessions afin de remplir nos obligations de traités, et au sujet de l'octroi du bénéfice des réductions à la Grande-Bretagne et aux colonies, octroi dont il a été parlé depuis longtemps.

Je crains qu'une hésitation à faire ce que j'ai suggéré ne nous nuise beaucoup quand nous voudrons entamer des négociations avec d'autres pays.

Je demeure très fidèlement à vous,

CHARLES TUPPER.

16 décembre 1894.

Au sous secrétaire d'Etat, ministère des colonies, Downing Street, S.O.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 3 du courant, ainsi que d'une copie d'un autre télégramme que lord Ripon a adressé au gouverneur général relativement à une demande de renseignement de l'ambassadeur austro-hongrois sur le traitement des prunes de France au Canada.

Ainsi que l'explique ma lettre du 4 du courant en réponse à une lettre de votre ministère en date du 27 *ultimo* sur le même sujet, sir John Thompson est d'opinion que le gouvernement canadien préférerait ne rien dire au sujet de l'application générale des droits réduits avant que le traité franco-canadien ait été regulièrement ratifié; mais il n'hésite pas à dire qu'au temps voulu il sera prêt à respecter les obligations internationales par lesqu'elles il est présentement lié.

Relativement à l'extension au "reste des possession britanniques" de la réduction de droits accordée à la France, sir John Thompson m'autorise à dire que, quoique dans le présent cas les concessions accordées à la France seront étendues au reste de l'empire aussi tôt que possible après que les formalités se rattachant à la ratification du traité auront été remplies, le gouvernement n'entend pas que ce qu'il fera soit pris pour un précédent. Le gouvernement canadien n'est pas obligé de donner aux colonies le bénéfice de reductions de tarif qu'il pourra juger nécessaire de donner à d'autres colonies ou pays, et en plus d'une occasion ce principe général a été reconnu par le gouvernement de Sa Majesté. En même temps le gouvernement canadien à toujours été désireux de créer de plus étroites relations commerciales d'une nature préférentielle et réciproque avec les autres parties de l'empire, ainsi qu'avec le Royaume-Uni, et il est à la connaissance du secrétaire d'Etat que cette question est une de celles qui ont été débattues à la récente conférence tenue à Ottawa.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHARLES TUPPER.

Extrait *d'un rapport du comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le 27 mars* 1895.

Au sujet d'un rapport, daté le 25 mars 1895, du ministre du commerce exposant que la convention entre Sa Majesté la reine de la Grande-Bretagne et d'Irlande et le président de la République française, exécutée à Paris le 6e jour de février 1893, a reçu la sanction du parlement canadien et des chambres françaises, conformément à l'article IV de cette convention :—

Le ministre fait observer que la question posée par la dépêche n° 32 au sujet de l'interprétation par le gouvernement impérial de l'article du dit traité concernant le "troisième pouvoir" ayant reçu une réponse satisfaisante par un télégramme datée le 22 mars 1895, ci-annexé, il n'y a plus de raisons qui s'opposent à la ratification de la dite convention et à la publication de la proclamation du gouverneur général du Canada mettant en vigueur la loi du parlement du Canada, 57-58 Victoria, chap. 2, intitulée : "Acte concernant un certain traité entre Sa Majesté Britannique et le président de la république française."

Le comité, sur la recommendation du ministre du commerce, émet le conseil que Votre Excellence soit priée de communiquer au très honorable ministre des colonies le désir du gouvernement du Canada que la dite convention ou le dit traité soit ratifié.

Le comité émet aussi le conseil, sur la même recommandation, que, après avoir été officiellement notifiée de cette ratification, Votre Excellence publie sa proclamation mettant en vigueur la dite loi du parlement du Canada.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du conseil.

(*Télégramme.*)

Le marquis de Ripon au comte d'Aberdeen.

Relativement à votre dépêche n° 32 du 4 février, colonie n'est pas troisième pouvoir.

Le marquis de Ripon au comte d'Aberdeen..

Downing Street, 26 mars 1895.

Gouverneur général,
etc.

Milord,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche secrète du 4 février transmettant copie d'une minute approuvée du conseil relative à la situation de nations ayant droit par traité conclu avec le gouvernement de Sa Majesté au traitement en Canada des nations les plus favorisées, avec mention spéciale de la récente convention touchant au commerce entre le Canada et la France.

Dans le second alinéa de cette minute vos ministres représentent qu'il "a été concédé par le gouvernement de Sa Majesté que les parlements coloniaux ont à faire les lois qui peuvent être nécessaires pour mettre en vigueur dans les colonies des traités comme celui du 5 décembre 1876, et que la promulgation de ces lois est sujette à la discrétion des parlements coloniaux intéressés ".

Ce passage paraît être basé sur la déclaration contenue à la page 4 de la dépêche du comte de Kimberly en date du 19 avril, et dont il est question dans la minute ; mais je dois faire observer que de tels engagements, en ce qu'ils concernent les colonies, sont d'une nature négative et les obligent simplement à s'abtenir de toute action incompatible avec l'engagement, et par conséquent prennent effet et sont obligatoires immédiatement après ratification, sans législation.

Ce n'est que quand une modification faite à la loi coloniale est comprise dans le traité qu'une législation est nécessaire pour mettre ce dernier en opération.

Je crois cette explication nécessaire, car je ne suis pas sûr, d'après la teneur de la minute du conseil, que vos ministres ne sont point sous l'impression que chaque traité qui concerne les colonies exige la sanction des différents parlements coloniaux avant de devenir obligatoire pour les colonies.

Quant aux parties de la minute qui mentionnent les traités de Belgique et du Zollverein, et la situation d'autres possessions de Sa Majesté dans le cas d'une convention commerciale entre une colonie et un pouvoir, une autre communication vous sera adressée prochainement.

J'ai, etc.,

RIPON.

(*Télégramme.*)

OTTAWA, 22 avril 1895.

A TUPPER, Londres,

Une loi *re* Traité français va être faite immédiatement.

BOWELL.

(*Télégramme.*)

LONDRES, 18 avril 1895.

A BOWELL, Ottawa,

Ratification immédiate du traité français très importante pour le commerce de lainages de la Colombie-Britannique. Bureau colonial conseille adoption immédiate d'une courte loi étendant des droits similaires à d'autres pays quand traité sera ratifié. Gouverneur général télégraphiera lorsque la loi sera adoptée. Date de ratification sera alors promptement arrêtée avec France, et Canada sera notifié afin que proclamation mettant le traité en opération puisse être publiée par gouverneur général.

TUPPER.

Le ministre des colonies au comte d'Aberdeen.

DOWNING STREET, 8 avril 1895.

Gouverneur général,

MILORD,—Relativement à une correspondance antérieure sur la convention avec la France au sujet du commerce avec le Canada, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour communication à vos ministres, copie de la correspondance échangée avec le haut commissaire à propos de la ratification de la convention.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

VICTORIA CHAMBERS, 17 VICTORIA STREET,
LONDRES, S. W., 8 mars 1895.

A l'honorable sir ROBERT MEADE, C.C.B.,
Sous-secrétaire d'Etat pour les colonies.

CHER SIR ROBERT MEADE,—Comme vous le savez, le marquis de Ripon a envoyé, il y a quelque temps, au gouverneur général un message (télégramme ?) exprimant le désir qu'une proclamation à l'effet de mettre le traité français en opération ne fût pas publiée avant qu'il reçut de ses ministres l'assurance que les produits de pays étrangers ayant droit au traitement des nations les plus favorisées, et ceux des possessions britanniques, seraient admis aux mêmes conditions que les produits de la France en vertu du traité.

Subséquemment fut rendu un arrêté du conseil qui donnait l'assurance demandée et déclarait que la loi relative au traité serait modifiée dans ce sens aussitôt après la réunion du parlement. Comme vous le savez, un arrêté du conseil fut aussi rendu le 23 janvier, demandant une assurance, de la part du ministre des colonies, à l'effet que le traité français n'empêcherait pas de plus grandes concessions d'être accordées aux colonies sans que la France eût le droit de participer à ces concessions. Depuis, j'ai reçu du ministre du commerce une lettre dont j'inclus ici copie, et hier le télégramme suivant du sous-ministre du commerce m'est parvenu.

" Ministre vous prie d'expédier la réponse du bureau colonial à la dépêche relative à l'arrêté du conseil n° 210. Expliquez la réponse de M. Buxton à sir G. Baden Powell le 4 *re* Traité français."

Il est évident, d'après ces communications, que le gouvernement canadien est désireux de publier immédiatement la proclamation mettant le traité français en vigueur. J'espère donc que le marquis de Ripon va envoyer par câble l'assurance demandée à l'effet que le traité ne mettra aucun obstacle à des arrangements intercoloniaux, et que l'assurance donnée au gouvernement de Sa Majesté que les obligations de traité seront observées et des mesures prises pour que des droits plus élevés ne soient imposés sur les produits de pays étrangers ou de dépendances coloniales, est acceptée comme entièrement satisfaisante et autorise la proclamation du traité.

J'espère aussi que le marquis de Ripon me permettra d'expliquer par télégramme que la réponse de M. Buxton était basée sur l'arrêté du conseil déclarant qu'une loi serait nécessaire pour l'admission des produits d'autres pays moyennant les droits spécifiés dans le traité français.

J'inclus copie d'une lettre de sir Joseph Crowe, par laquelle on verra que le ministre des affaires étrangères de France est passablement ennuyé des retards qui ont eu lieu dans l'échange des ratifications.

Je demeure, etc.,

CHARLES TUPPER.

PARIS, 1er mars 1895.

MON CHER SIR CHARLES TUPPER,—J'ai communiqué votre lettre du 25 *ult.* à lord Dufferin, et suivant les instructions de celui-ci je me suis rendu aujourd'hui auprès de M. Pallain, le directeur des douanes.

M. Pallain s'est rappelé avoir écrit à M. Lorin que les marchandises canadiennes importées par voie des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne, même avec des connaissements directs, ne pouvaient pas être considérées comme importées directement, aux termes de la convention franco-canadienne. Il ajouta qu'il pensait que le texte de la convention était formel sur ce point. Je lui mis sous les yeux le texte de la dépêche par laquelle nous faisions part ensemble à feu Sir John Thompson de l'assurance donnée par M. Hanotaux, le 29 mars, relativement à l'interprétation des mots " importés directement ". Il dit qu'il n'en connaissait rien, qu'il allait communiquer immédiatement avec M. Hanotaux à ce sujet.

Lord Dufferin me prie maintenant de vous demander pourquoi la convention n'est pas ratifiée, et quant à moi je désirerais ne pas voir M. Honotaux avant de pouvoir lui dire quelque chose de satisfaisant sur le sujet.

Je suis, etc.,

J. A. CROWE.

Traité français.

MINISTÈRE DU COMMERCE,
OTTAWA, CANADA, 27 février 1895.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, baronnet.

CHER SIR CHARLES,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la vôtre n° 72 du 9 de ce mois renfermant copie d'une lettre de MM. Heatley et Cie, les agents de la *British Columbia Mills Timber and Trading Co.*, à Londres, qui demandent quand les dispositions du traité franco-canadien entreront en vigueur.

Le gouvernement canadien attend une réponse à une communication adressée aux autorités impériales demandant une interprétation quant à l'effet du traité dans le cas où le Canada s'entendrait avec des possessions britanniques sur des droits préférentiels moyennant lesquels les articles couverts par le traité pourraient être admis au Canada à des taux plus bas que ceux qui sont stipulés par le traité :—la question étant de savoir si, dans ces conditions, la clause des nations les plus favorisées serait interprêtée comme donnant à la France les mêmes droits préférentiels que ceux qui pourraient être arrêtés avec d'autres possessions britanniques.

Avant qu'une réponse à la dépêche en question ne soit reçue, le soussigné n'est point disposé à recommander au gouvernement canadien de prendre des mesures pour exécuter les ratifications et mettre le traité en vigueur.

Dès que des assurances satisfaisantes auront été reçues du ministère des colonies, je crois que les mesures nécessaires seront prises pour donner effet au traité.

Je demeure, etc.,

W. B. IVES.

DOWNING STREET, 4 avril 1895.

MONSIEUR,—Le marquis de Ripon me charge de vous apprendre qu'il a communiqué avec le ministre des affaires étrangères au sujet de la recommandation contenue dans votre lettre du 8 *ultimo*, à l'effet que le gouvernement de Sa Majesté procède à l'échange des ratifications de la convention conclue avec la France relativement au commerce avec le Canada, le gouvernement canadien donnant l'assurance que le traitement garanti aux produits français sera étendu aux produits des pays ayant droit au traitement des nations les plus favorisées en Canada et au reste de l'empire britannique.

Le gouvernement de Sa Majesté a donné l'attention la plus sérieuse à cette question, avec le désir, si possible, de contenter le gouvernement canadien ; mais il sent que ce serait se départir de la coutume reconnue de procéder à la ratification d'un traité sans qu'une loi ait été promulguée pour l'accomplissement, vis-à-vis de pouvoirs étrangers, des obligations résultant de ce traité.

Il a pleine confiance dans les intentions du gouvernement du Canada, et il est certain que vos ministres feront tous leurs efforts pour accomplir les assurances qu'ils peuvent donner ; mais dans une affaire d'une aussi grave importance au point de vue international, le gouvernement de Sa Majesté ne se croirait point justifiable de laisser quoi que ce soit incomplet. Il se voit donc forcé de retarder à regret l'échange des ratifications jusqu'à ce qu'une loi ait été promulguée étendant les bénéfices de la convention à tous les pays ayant droit par traité au traitement des nations les plus favorisées en Canada et au reste des possessions de Sa Majesté.

Comme la législature du Canada doit se réunir prochainement, cela ne devra pas donner lieu à un nouveau délai considérable, et comme le gouvernement français s'est montré quelque peu mécontent du retard qui s'est déjà produit, le gouvernement de Sa Majesté espère vivement que la législation nécessaire ne se fera pas attendre.

Je suis, etc.,

JOHN BRANSTON.



